

**11.10.24**

Vk - Fz - In - U

## **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

---

### **Entwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten und zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**

#### **A. Problem und Ziel**

Die Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten in ausreichend hoher Qualität ist Voraussetzung für zeitgemäße Mobilitätsdienstleistungen und deren nutzerfreundliche, effiziente und ressourcenschonende Ausgestaltung. Sie ist zugleich Grundlage für die Entwicklung von Innovationen und neuen Geschäftsmodellen im Mobilitätssektor. Die Bereitstellung zahlreicher Mobilitätsdaten (statischer und dynamischer Daten wie Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs, Verspätungsmeldungen, die Echtzeit-Verfügbarkeit von Sharing-Fahrzeugen, Meldungen über Baustellen, über die Verkehrssituation oder über die Verfügbarkeit von Parkplätzen sowie Tank- und Ladeinfrastruktur) wird bereits in einigen unionsrechtlichen und nationalen Vorgaben geregelt. Zentrale Vorgabe ist die Datenzugänglichkeit über den Nationalen Zugangspunkt (National Access Point – NAP). Die Erkenntnisse einer umfangreichen Stakeholder-Beteiligung waren, dass die Maßnahmen zur Sicherstellung der Datenqualität und Interoperabilität unzureichend sind und dass die bereits geltenden Pflichten nicht vollständig erfüllt werden. Die betreffenden Mobilitätsdaten, die bereits in digital maschinenlesbarem Format vorliegen, sind für potentielle Datennutzer einschließlich Behörden uneinheitlich und teils schwer zugänglich. Die Vielfalt der bereits bestehenden Vorgaben löst einen Bedarf an stärkerer Vereinheitlichung und mehr Rechtsklarheit aus. Dies betrifft insbesondere Dateninhaber, die zur Datenbereitstellung verpflichtet sind.

Die Ziele des Mobilitätsdatengesetzes sind daher

- 1) die Ermöglichung und Verbesserung multimodaler Reise- und Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste,
- 2) die Sicherstellung einer verbesserten Datenverfügbarkeit und -qualität,
- 3) die Verringerung von Hürden der Datennutzung,
- 4) die Vorgabe verkehrsträgerübergreifend einheitlicher Regeln der Datenbereitstellung,
- 5) die Schaffung klarer und einfacher Regeln mit möglichst geringem Verwaltungsaufwand,
- 6) die Vorgabe einheitlicher technischer Regeln für bessere, mindestens EU-weite Interoperabilität und
- 7) der Beitrag zur Ermöglichung anbieterübergreifender digitaler Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen.

---

Fristablauf: 22.11.24

## **B. Lösung; Nutzen**

Das Mobilitätsdatengesetz schafft einen einheitlichen Rahmen für die Erfüllung von Datenbereitstellungspflichten. Dafür wird die Mobilitätsdaten-Infrastruktur institutionell und organisatorisch gestärkt. Für Dateninhaber und Datennutzer werden klare Regeln vorgegeben und es wird eine Anlaufstelle für technische und fachliche Unterstützung geschaffen.

Mit dem Mobilitätsdatengesetz wird eine Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten eingeführt. Die Aufgaben der Koordinierungsstelle umfassen die Festlegung technischer Vorgaben sowie die Kommunikation mit und die Unterstützung von Dateninhabern und Datennutzern. Die Koordinierungsstelle bietet somit einen kontinuierlichen Dialog über technische und fachliche Fragen und über die genauen Anforderungen für die Bereitstellung von Mobilitätsdaten über den NAP.

Auf Ebene einiger Länder sind bereits koordinierende Stellen für Mobilitätsdaten eingerichtet und aktiv. Die von diesen Stellen bereits in Landessystemen erfassten Daten tragen zur Verfügbarkeit der Mobilitätsdaten über den NAP bei. Damit die Mobilitätsdaten nach bundesweit einheitlichen Standards über den NAP bereitgestellt werden, ist eine enge Abstimmung zwischen Bund und Ländern notwendig. Es ist beabsichtigt, die Einzelheiten der Zusammenarbeit in einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern zu regeln.

Neben der Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten wird eine von ihm unabhängige Behörde mit der Aufgabe der Durchsetzung betraut, u. a. mit der Befugnis, als ultima ratio Zwangsgelder festzusetzen. Die beiden Rollen auf Bundesebene – Koordination und Durchsetzung – sowie die Bund-Länder-Zusammenarbeit im Bereich Mobilitätsdaten werden dazu beitragen, bessere Datenverfügbarkeit und -qualität sowie eine bessere Interoperabilität der Daten zu erreichen.

Mit dem Mobilitätsdatengesetz werden klare und einfache Regeln der Datennutzung vorgegeben. Gerade in der Phase der Entscheidung, ob ein Projekt gestartet oder ein Produkt umgesetzt werden kann, sind der einfache Zugriff auf Daten einerseits und günstige sowie unkomplizierte Nutzungsbedingungen andererseits wichtige Kriterien bei der Abwägung, ob ein Vorhaben fortgesetzt oder abgebrochen wird. Mit dem Mobilitätsdatengesetz werden deswegen die Zugangshürden für die Datennutzung minimiert.

Das Mobilitätsdatengesetz wird maßgeblich dazu beitragen, dass Daten in höherer Qualität verfügbar gemacht werden. Es wird damit eine wesentliche Grundlage für moderne Mobilitätsdienstleistungen, Innovationen und neue Geschäftsmodelle im Mobilitätssektor schaffen. Zugleich trägt es zur Rechtsklarheit bei und beseitigt wesentliche Hemmnisse bei der Datenbereitstellung einerseits und Zugangshürden für die Datennutzung andererseits.

## **C. Alternativen**

Keine.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) werden mit dem Mobilitätsdatengesetz die Aufgaben der Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten (Koordinierungsstelle) zugewiesen. Für die Wahrnehmung der Fachaufgaben der Koordinierungsstelle entstehen jährliche Personalkosten in Höhe von insgesamt 2 359 698 Euro, Sacheinzelkosten in Höhe von 645 700 Euro sowie Gemeinkosten in Höhe von 883 587 Euro. Gemäß den Ergebnissen

zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands sind für die Wahrnehmung der Fachaufgaben insgesamt 22 Planstellen erforderlich (17 im höheren Dienst (hD) und fünf im gehobenen Dienst (gD)). Einmalige Personalkosten fallen voraussichtlich nicht an.

Der Mehrbedarf an Personal- und Sachmitteln soll finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan ausgeglichen werden. Für die Haushaltsjahre ab dem Jahr 2025 stellt sich der Stellenbedarf wie folgt dar:

- Haushaltjahr 2025 – Einrichtung von 15 Planstellen, davon zwölf hD-Stellen und drei gD-Stellen.
- Haushaltjahr 2027 – Einrichtung von weiteren sieben Planstellen, davon fünf hD-Stellen und zwei gD-Stellen.

Hinzu kommen laufende Sachkosten in Höhe von 54 500 Euro für die Wartung und Pflege digitaler Prozessabläufe sowie die Zusammenarbeit zur Verbesserung der Datenqualität.

Für den Erwerb und die Einführung eines softwarebasierten automatisierten Systems für die Zusammenarbeit zwischen Datennutzern und Dateninhabern zur Verbesserung der Datenqualität werden der BAST einmalige Sachkosten in Höhe von 1 744 000 Euro entstehen.

Dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) werden mit Inkrafttreten der Vorschriften gemäß § 11 Absatz 1 die Aufgaben der zuständigen Behörde zur Durchführung dieses Gesetzes zugewiesen. Dies wird zu zusätzlichen Haushaltsausgaben im Personalbereich führen. Dem BALM entstehen jährliche Personalkosten in Höhe von insgesamt 360 137 Euro, Sacheinzelkosten in Höhe von 117 400 Euro sowie Gemeinkosten in Höhe von 140 396 Euro. Die Wahrnehmung der Aufgaben als zuständige Behörde ab 2026 erfordert die Einrichtung von insgesamt vier Planstellen (eine hD und drei gD).

Eine Kompensation der Haushaltsausgaben durch Einnahmen aus Zwangsgeldern wird voraussichtlich in allenfalls geringfügiger Höhe erfolgen. Diesbezügliche Einnahmen können ex ante nicht beziffert werden.

Der Aufgabenzuwachs bei den nachgeordneten Behörden bedeutet auch eine Erhöhung des Aufwands für fachaufsichtliche Tätigkeiten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Für die Fachaufsicht über die BAST sowie über das BALM ist die Einrichtung von je einer halben Planstelle im höheren Dienst erforderlich. Es entstehen dem BMDV Personalkosten in Höhe von 120 703 Euro, Sacheinzelkosten in Höhe von 29 350 Euro sowie Gemeinkosten in Höhe von 55 670 Euro.

Die Kosten wurden auf Grundlage des Rundschreibens für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und Kostenberechnungen des Bundesministeriums der Finanzen vom 07.07.2023 (Gz.: BMF II A 3 - H 1012-10/21/10003:002) ermittelt.

Für die Wartung und Pflege digitaler Prozessabläufe sowie die Zusammenarbeit bezüglich der Verbesserung der Datenqualität entsteht den Ländern, inklusive Kommunen, sowohl in der Funktion der Dateninhaber als auch der Datennutzer ein jährlicher Sachkostenaufwand in Höhe von 1 471 500 Euro.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

## **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Für die Wirtschaft ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 9 079 000 Euro.

Der Wirtschaft entsteht im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Auslastungsdaten durch öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr und der Anpassung digitaler Schnittstellen ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 861 000 Euro.

Die Erhöhung des laufenden Erfüllungsaufwands der Wirtschaft ergibt sich aus der Umsetzung der EU-Vorgabe gemäß Artikel 5 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926. Gemäß den vom Bundeskabinett beschlossenen Eckpunkten zur weiteren Entlastung der mittelständischen Wirtschaft vom 11.12.2014 stellt die 1:1 Umsetzung von EU-Vorgaben eine Ausnahme der „One in, one out“-Regelung dar. Es fallen keine Bürokratiekosten aus Informationspflichten an.

## **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Für die Verwaltung erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 4 152 000 Euro. Davon entfallen rund 2 680 000 Euro an jährlichem Erfüllungsaufwand auf den Bund und 1 472 000 Euro auf die Länder (inklusive Kommunen). Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt rund 1 744 000 Euro. Dieser entfällt vollständig auf den Bund.

## **F. Weitere Kosten**

Es sind keine Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf die Verbraucherpreise, zu erwarten.

**11.10.24**

Vk - Fz - In - U

**Gesetzentwurf**  
der Bundesregierung

---

**Entwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung und Nutzung von  
Mobilitätsdaten und zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**

Bundesrepublik Deutschland  
Der Bundeskanzler

Berlin, 11. Oktober 2024

An die  
Präsidentin des Bundesrates  
Frau Ministerpräsidentin  
Manuela Schwesig

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung und Nutzung von  
Mobilitätsdaten und zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Digitales und Verkehr.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen  
Olaf Scholz

---

Fristablauf: 22.11.24



# Entwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten und zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

## Artikel 1

### Gesetz zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten (Mobilitätsdatengesetz – MDG)

#### § 1

##### Anwendungsbereich

Dieses Gesetz regelt die Bereitstellung und die Nutzung von Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt.

#### § 2

##### Zweck und Ziele des Gesetzes

(1) Zweck dieses Gesetzes ist es, Klimaschutz und Nachhaltigkeit im Verkehrssektor zu stärken, Innovationen und neue Geschäftsmodelle zu ermöglichen sowie eine bessere Datengrundlage zur behördlichen Aufgabenerfüllung bereitzustellen.

(2) Zu dem in Absatz 1 genannten Zweck verfolgt dieses Gesetz insbesondere die Ziele

1. Diensteanbietern die Bereitstellung von hochwertigen und kontinuierlich verfügbaren multimodalen Reiseinformationsdiensten sowie Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten zu ermöglichen
2. eine breite Verfügbarkeit und eine für die Weiterverwendung erforderliche Qualität von Mobilitätsdaten sicherzustellen,
3. Hürden bei der Nutzung von Mobilitätsdaten für potentielle Datennutzer zu minimieren,
4. verkehrsträgerübergreifend einheitliche Regeln für die Bereitstellung von Mobilitätsdaten zu schaffen,
5. klare und einfache Regeln mit möglichst geringem Verwaltungsaufwand für Dateninhaber und für Datennutzer zu schaffen,
6. Beiträge zur unionsweiten Harmonisierung der technischen Anforderungen an Dateninhaber und Datennutzer zu leisten, insbesondere hinsichtlich der Spezifikationen für Normung, Zugänglichkeit und Qualität von Mobilitätsdaten, und

7. zur Ermöglichung von Mobilitätsdiensten mit einer anbieterübergreifenden digitalen Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen beizutragen.

(3) Dieses Gesetz dient zugleich der Durchführung

1. der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung,
2. der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste (ABl. L 272 vom 21.10.2017; L 125 vom 14.5.2019, S. 24), die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2024/490 (ABl. L, 2024/490, 13.2.2024) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,
3. der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 der Kommission vom 2. Februar 2022 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (ABl. L 122 vom 25.4.2022, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung,
4. der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der IVS-Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge (ABl. L 247 vom 18.9.2013, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung und
5. der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer (ABl. L 247 vom 18.9.2013, S. 6) in der jeweils geltenden Fassung.

### § 3

#### **Begriffsbestimmungen**

(1) Im Sinne dieses Gesetzes ist oder sind:

1. „Mobilitätsdaten“ Daten, die aufgrund einer gesetzlichen Pflicht über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen sind,
2. „Nationaler Zugangspunkt“ eine digitale Schnittstelle nach Artikel 4 Nummer 22 der Richtlinie 2010/40/EU, nach Artikel 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926, nach Artikel 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670, nach Artikel 5 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 885/2013 und nach Artikel 7 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 886/2013,
3. „Dateninhaber“ Personen und Einrichtungen nach Artikel 2 Nummer 11 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 und nach Artikel 2 Nummer 14 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 sowie Betreiber oder Eigentümer von öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Zapfstellen für alternative Kraftstoffe nach Artikel 20 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804,

4. „Datennutzer“ Personen und Einrichtungen nach Artikel 2 Nummer 7 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926, nach Artikel 2 Nummer 15 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 sowie nach Artikel 2 Nummer 16 der Verordnung (EU) 2023/1804,
5. „Landessystem für Mobilitätsdaten“ eine digitale Schnittstelle eines Landes oder mehrerer Länder, die dem Zweck dient, Mobilitätsdaten zusammenzuführen.

(2) Im Übrigen gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Verordnung (EU) 2023/1804, des Artikels 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926, des Artikels 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670, des Artikels 2 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 und des Artikels 2 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013.

#### § 4

##### **Bereitstellung von Mobilitätsdaten; Verordnungsermächtigung**

(1) Dateninhaber haben die in den Anhängen der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 und der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 bezeichneten Daten und die zugehörigen Metadaten bereitzustellen.

(2) Dateninhaber haben dynamische Daten zum Auslastungsgrad der Fahrzeuge von straßen- und schienengebundenen Linienverkehrsdiensten sowie die zugehörigen Metadaten bereitzustellen.

(3) Die nach Absatz 2 bereitzustellenden Daten müssen auch folgende Daten umfassen:

1. Daten zur Auslastung von Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderungen und
2. Daten zu Stellflächen für Hilfsmittel.

(4) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz mit Zustimmung des Bundesrates den Detaillierungsgrad der Mobilitätsdaten des Schienenpersonenfernverkehrs, die nach Absatz 1 bereitzustellen sind, festzulegen.

#### § 5

##### **Nationaler Zugangspunkt; Landessysteme für Mobilitätsdaten**

(1) Dateninhaber haben die Mobilitätsdaten und die zugehörigen Metadaten nach § 4 über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen.

(2) Ist ein Landessystem für Mobilitätsdaten eingerichtet, so sind die Dateninhaber berechtigt, die Mobilitätsdaten und die zugehörigen Metadaten nach § 4 über dieses bereitzustellen.

(3) Der Betreiber eines Landessystems für Mobilitätsdaten hat die Qualität der ihm bereitgestellten Mobilitätsdaten und die zugehörigen Metadaten sicherzustellen. Er hat die ihm bereitgestellten Mobilitätsdaten und die zugehörigen Metadaten unverzüglich an den Nationalen Zugangspunkt weiterzuleiten. Das Nähere regelt die Verwaltungsvereinbarung nach § 7 Absatz 5. Der Betreiber eines Landessystems hat die Leitlinien der Koordinierungsstelle zu beachten.

## § 6

**Datennutzung; Lizenzen; Verordnungsermächtigung**

(1) Die Bereitstellung und die Nutzung der Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt sind unentgeltlich.

(2) Mobilitätsdaten dürfen für jeden kommerziellen oder nichtkommerziellen Zweck genutzt werden. Die Bedingungen für die Datennutzung müssen nichtdiskriminierend sein.

(3) Dateninhaber können die Bedingungen für die Datennutzung über Lizenzvereinbarungen regeln. Im Fall des Satzes 1 sind vom Dateninhaber die Vorschriften zu Standardlizenzen in der nach Absatz 4 erlassenen Rechtsverordnung einzuhalten.

(4) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz mit Zustimmung des Bundesrates festzulegen, welche Standardlizenzen Dateninhaber zu verwenden haben.

(5) Diensteanbieter haben Mobilitätsdaten, die über den nationalen Zugangspunkt in einem digitalen maschinenlesbaren Format bereitgestellt werden, gemäß Artikel 5 Absatz 4 und Artikel 6 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 unverzüglich und vollständig in die von ihnen bereitgestellten Dienste einzubeziehen.

## § 7

**Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten**

(1) Es wird eine Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten (Koordinierungsstelle) eingerichtet. Die Koordinierungsstelle ist bei der bundesweiten Zusammenführung von Mobilitätsdaten im Nationalen Zugangspunkt für kommunikative und technisch koordinierende Aufgaben nach Maßgabe von Absatz 2 und der §§ 8 bis 10 zuständig.

(2) Die Koordinierungsstelle hat folgende Aufgaben:

1. Identifizierung und Ansprache von national und international tätigen Dateninhabern bezüglich der Datenbereitstellung,
2. Aufklärung der national und international tätigen Dateninhaber über die Vorgaben zur Datenbereitstellung und über die Prozesse der Dokumentation und der Verbesserung der Datenqualität; Angebot technischer und fachlicher Unterstützung der Dateninhaber, wie zur Anbindung an den Nationalen Zugangspunkt und zu Vorgaben zu Standards,
3. Verwaltung und Pflege der Fachgemeinschaften für den fortlaufenden Dialog zwischen Dateninhabern und Datennutzern,
4. regelmäßige Überprüfung der Quantität und der Qualität von über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten; Entwicklung und Betrieb von Diensten und Anwendungen zur Überprüfung der Qualität der Mobilitätsdaten und zur Überprüfung der Einhaltung der Vorgaben zu Standards,

5. regelmäßige Durchführung von Analysen der Datennutzung und der Einhaltung der Vorschriften durch Datennutzer; Ansprache der Datennutzer auf rechtswidriges Verhalten,
6. Aufnahme von Beschwerden der Datennutzer zur Qualität und Rechtskonformität von über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten und Weiterleitung an Dateninhaber und
7. Unterstützung von Forschenden und Forschungseinrichtungen bei Anfragen zum Zugang zu und zur Nutzung von über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten.

(3) Die Aufgaben der Koordinierungsstelle werden von der Bundesanstalt für Straßenwesen (Bundesanstalt) wahrgenommen.

(4) Die Bundesanstalt kann juristischen Personen des privaten Rechts mit ihrem Einverständnis die Befugnis verleihen, Aufgaben nach Absatz 2 in eigenem Namen und in den Handlungsformen des öffentlichen Rechts wahrzunehmen, wenn sie die Gewähr für eine sachgerechte Erfüllung der ihnen übertragenen Aufgaben bieten und die Beleihung im öffentlichen Interesse liegt. Die Verleihung und die Entziehung der Befugnis können durch die Bundesanstalt mit Zustimmung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr erfolgen. Die Beleihene unterliegt der Aufsicht der Bundesanstalt.

(5) Die Einzelheiten der Zusammenarbeit zwischen der Koordinierungsstelle und den Landessystemen für Mobilitätsdaten regeln Bund und Länder in einer Verwaltungsvereinbarung.

## § 8

### **Verbesserung der Genauigkeit von Mobilitätsdaten; Zusammenarbeit**

(1) Die Koordinierungsstelle hat ein software-basiertes automatisiertes System zu führen, über das Datennutzer und Dateninhaber im Rahmen ihrer Verpflichtung nach Artikel 4 Absatz 5 und Artikel 5 Absatz 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sowie Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 6 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 zusammenarbeiten. Das System dient

1. der Eingabe von Korrekturen an Mobilitätsdaten, die Datennutzer nach Absatz 2 bereitstellen,
2. der automatisierten Weiterleitung der Korrekturen an die Dateninhaber und
3. der Aufnahme der Ergebnisse der Prüfung von weitergeleiteten Korrekturen, die der Dateninhaber nach Absatz 3 durchgeführt hat.

(2) Datennutzer, die Ungenauigkeiten an den über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten feststellen, diese Ungenauigkeiten in eigenen Systemen korrigieren und die korrigierten Mobilitätsdaten verbreiten oder öffentlich wiedergeben, haben die von ihnen vorgenommenen Korrekturen über das System nach Absatz 1 unverzüglich bereitzustellen. Satz 1 gilt insbesondere für Anbieter von öffentlich zugänglichen Reise- und Verkehrsinformationsdiensten. Für die bereitgestellten Korrekturen gilt § 6 Absatz 1 und 2 entsprechend.

(3) Dateninhaber haben die ihnen über das System nach Absatz 1 weitergeleiteten Korrekturen regelmäßig zu prüfen und das Ergebnis dieser Prüfung über das System nach Absatz 1 zu melden. Sind die Korrekturen zutreffend, haben sie diese Korrekturen an den

von ihnen über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten zu übernehmen.

## § 9

### **Kontaktdaten der Dateninhaber; Datenschutz**

(1) Dateninhaber haben für jede Bereitstellung der Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt oder über ein Landessystem für Mobilitätsdaten als Metadaten eine E-Mail-Adresse und eine Telefonnummer bereitzustellen, damit Datennutzer sie zum Zweck der Zusammenarbeit bei der Korrekturen etwaiger Ungenauigkeiten in Bezug auf ihre Daten im Sinne der Artikel 4 Absatz 5 und Artikel 5 Absatz 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sowie im Sinne der Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 6 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 kontaktieren können.

(2) Die Koordinierungsstelle ist befugt, die Metadaten nach Absatz 1 für die dort genannten Zwecke zu verarbeiten. Sie darf die Metadaten öffentlichen Stellen zur Wahrnehmung ihrer gesetzlichen Aufgaben übermitteln.

## § 10

### **Leitlinien und Empfehlungen**

(1) Die Koordinierungsstelle hat Leitlinien aufzustellen, in denen Datenstandards, Mindestprofile, Qualitätsstandards und weitere technische Einzelheiten hinsichtlich der Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten und Metadaten niederzulegen sind.

(2) Die Koordinierungsstelle hat unter Einbeziehung der zuständigen Datenschutzaufsichtsbehörde Empfehlungen zu Maßnahmen zu erarbeiten, wie die Dateninhaber ihren Pflichten nach Artikel 4 Absatz 6 und Artikel 5 Absatz 7 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 nachzukommen haben, damit keine personenbezogenen Daten bereitgestellt werden.

(3) Die Leitlinien nach Absatz 1 und die Empfehlungen nach Absatz 2 sind von der Koordinierungsstelle auf den Internetseiten der Koordinierungsstelle allgemein zugänglich zu veröffentlichen.

## § 11

### **Behördliche Zuständigkeiten, Aufgaben und Maßnahmen**

(1) Zuständige Behörde für die Durchführung dieses Gesetzes ist das Bundesamt für Logistik und Mobilität (Bundesamt).

(2) Dateninhaber nach § 3 Absatz 1 Nummer 3, die keine Behörde im Sinne von § 1 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes sind, haben dem Bundesamt auf Verlangen alle Informationen herauszugeben, die dieses zur Wahrnehmung seiner Aufgaben nach Absatz 1 benötigt.

(3) Das Bundesamt kann gegenüber Dateninhabern nach § 3 Absatz 1 Nummer 3, die keine Behörde im Sinne von § 1 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes sind, die zur Wahrnehmung seiner Aufgaben nach diesem Gesetz erforderlichen Maßnahmen treffen. Es kann auf Ersuchen der Koordinierungsstelle insbesondere Folgendes anordnen:

1. die Bereitstellung von Mobilitätsdaten oder von den zugehörigen Metadaten nach § 4 und Artikel 20 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804,
2. die Einhaltung der Vorgaben zu Standardlizenzen der nach § 6 Absatz 4 erlassenen Rechtsverordnung,
3. die Einhaltung der von der Koordinierungsstelle aufgestellten Leitlinien nach § 10 Absatz 1,
4. die Bereitstellung einer E-Mail-Adresse und einer Telefonnummer nach § 9 Absatz 1 und
5. die Prüfung der den Dateneinhabern über das System nach § 8 Absatz 1 weitergeleiteten Korrekturen und die anschließende Meldung des Prüfungsergebnisses über dieses System.

(4) Das Bundesamt kann zur Durchsetzung der Herausgabepflicht nach Absatz 2 und zur Durchsetzung der Anordnungen nach Absatz 3 Satz 2 nach Maßgabe des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes ein Zwangsgeld von bis zu 50 000 Euro festsetzen. Es kann auch Zwangsmittel gegen juristische Personen des öffentlichen Rechts anwenden.

## § 12

### Evaluierung

(1) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr legt mit Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes dem Deutschen Bundestag einen Evaluierungsbericht in nichtpersonenbezogener Form vor.

(2) Im Evaluierungsbericht sind dieses Gesetz sowie die nach § 4 Absatz 4 und § 6 Absatz 4 erlassene Rechtsverordnungen am Maßstab der Ziele nach § 2 Absatz 2 zu bewerten. Die Ergebnisse einer Befragung im Kreis der verschiedenen Betroffenengruppen dieses Gesetzes gehen in den Evaluierungsbericht ein.

## Artikel 2

### Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die §§ 3a bis 3c aufgehoben.
2. § 57 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
  - a) In Nummer 11 wird das Semikolon am Ende durch einen Punkt ersetzt.
  - b) Nummer 12 wird aufgehoben.

## Artikel 3

### Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 bis 4 am ... [einsetzen: Datum des ersten Tages des auf die Verkündung folgenden Quartals] in Kraft.

(2) Artikel 1 § 11 tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

(3) Artikel 2 tritt am 1. Dezember 2028 in Kraft.

(4) Die Mobilitätsdatenverordnung vom 20. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4728), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juli 2022 (BGBl. I S. 1039) geändert worden ist, tritt am 1. Dezember 2028 außer Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

##### **1. Zwecke und Ziele des Gesetzes**

Zweck des Mobilitätsdatengesetzes ist es, im Verkehrssektor auf den Klimaschutz und die Nachhaltigkeit, die Ermöglichung von Innovationen und neuen Geschäftsmodellen sowie die Bereitstellung einer Datengrundlage für behördliche Aufgabenerfüllung hinzuwirken.

Um zum Klimaschutz und zur Nachhaltigkeit des Verkehrssektors beizutragen, hat das Mobilitätsdatengesetz zum Ziel, multimodale Reise- und Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste zu ermöglichen sowie diese zu verbessern, dafür verkehrsträgerübergreifend einheitliche und interoperable Regeln vorzugeben sowie eine Datengrundlage für anbieterübergreifende digitale Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen zu schaffen.

Um zur Ermöglichung von Innovationen und neuen Geschäftsmodellen beizutragen, zielt das Mobilitätsdatengesetz darauf ab, Hürden für die Datennutzung zu minimieren sowie klare und einfache Regeln mit möglichst geringem Verwaltungsaufwand für Dateninhaber und Datennutzer vorzugeben.

Um eine Datengrundlage für die behördliche Aufgabenerfüllung wie die Verkehrsplanung bereitzustellen, hat das Mobilitätsdatengesetz zum Ziel, verbesserte Datenverfügbarkeit und -qualität sicherzustellen und klare einfache Regeln mit möglichst geringem Verwaltungsaufwand zu schaffen.

##### **2. Unionsrechtliche Vorgaben und Notwendigkeit der Regelungen**

Der nationale Regulierungsspielraum im Bereich der Mobilitätsdaten ist vom Recht der Europäischen Union (EU-Recht) stark geprägt. Die bedeutendste Rolle spielen die Delegierten Verordnungen (DeIVO), die zur Ergänzung der EU Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-RL) erlassen wurden. Die IVS-RL und die DeIVO geben die Rahmenbedingungen für die Datenbereitstellung im Mobilitätsbereich vor, insbesondere für den Straßenverkehr, aber auch für die Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern. Der zentrale Punkt dieser Rahmenbedingungen ist die Datenzugänglichkeit über den Nationalen Zugangspunkt (NAP), dessen Rolle in Deutschland aktuell die Mobilithek (<https://mobilithek.info/>) übernimmt. Eine Datenbereitstellungspflicht an den NAP wird des Weiteren in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (AFIR) vorgeschrieben.

Die IVS-RL und die auf ihr basierenden Delegierten Verordnungen verpflichten zumeist Behörden, teilweise aber auch Unternehmen – und dies unabhängig davon, ob sie sich in öffentlicher oder privater Hand befinden. Für alle diese Dateninhaber gelten die jeweiligen Anforderungen an die Nutzbarkeit von Mobilitätsdaten, die im Mobilitätsdatengesetz gebündelt und spezifiziert werden. Davon unberührt bleiben die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2019/1024 über offene Daten und die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors (PSI-RL), die im Datennutzungsgesetz (DNG) umgesetzt sind.

Die PSI-RL findet auch über den Mobilitätskontext hinaus Anwendung, jedoch nur für öffentliche Stellen und – mit Einschränkungen – für öffentliche Unternehmen. Bei

Mobilitätsdaten des öffentlichen Sektors überlappen die IVS-RL und die PSI-RL; ihre Durchführungs- und Umsetzungsgesetze – das Mobilitätsdatengesetz und das DNG – finden nebeneinander Anwendung. Effektiv zum Tragen kommen dabei die jeweils strengeren, d. h. nutzungsfreundlicheren Vorgaben. In den Erwägungsgründen der Delegierten Verordnung (855/2013: Erwägungsgrund 9; 886/2013: Erwägungsgrund 4; 2017/1926: Erwägungsgrund 4; 2024/490: Erwägungsgrund 9, 2022/670: Erwägungsgrund 6) wird dazu klargestellt, dass die PSI-RL Mindestvorschriften für die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors festlegt. Die Delegierten Verordnungen sowie nationale Vorschriften sollen diese Mindestanforderungen nicht unterschreiten. Sie können die Anforderungen aber im Sinne der besseren Nutzbarkeit verschärfen. So erlaubt Artikel 6 Absatz 4 PSI-RL z.B. öffentlichen Unternehmen die Kosten der Erfassung und Erstellung der Daten bei der Bemessung der Nutzungsentgelte zu berücksichtigen. In Art. 8 Absatz 4 der Delegierten Verordnung 2017/1926 sind diese Posten für die Entgeltbemessung nicht erwähnt; berücksichtigungsfähig sind dort nur die Kosten der Bereitstellung und Verbreitung. Das gilt für private und öffentliche Inhaber der Reise- und Verkehrsdaten.

Für die Feststellung des Regelungsbedarfs hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zwischen September 2022 und Juni 2023 einen umfangreichen Stakeholder-Prozess durchgeführt.<sup>1</sup> Der Stakeholder-Prozess hat themen- und verkehrsträgerübergreifend vier wesentliche Handlungsfelder aufgezeigt: erstens, bessere Durchsetzung der bestehenden Pflichten zur Datenbereitstellung, zweitens, die Sicherstellung der Datenqualität und Interoperabilität der Daten, drittens, einfache Zugänglichkeit der Daten und viertens, Rechtsklarheit für alle Beteiligten.

Unter Berücksichtigung des EU-Rechtsrahmens sowie der Erkenntnisse aus dem Stakeholder-Prozess werden im Mobilitätsdatengesetz die nationalen und die EU-Vorgaben, die eine Datenzugänglichkeit über den NAP vorsehen, gebündelt und denselben Regeln sowie Zuständigkeiten unterworfen. Somit schafft das Mobilitätsdatengesetz einen Rahmen für die Anwendbarkeit der bestehenden und zukünftigen Vorgaben, die eine Bereitstellung der Mobilitätsdaten über den NAP vorschreiben. Hierzu soll die Mobilitätsdaten-Infrastruktur institutionell und organisatorisch gestärkt werden, um die Erfüllung und Umsetzung der Bereitstellungspflichten in der Praxis zu erleichtern.

## **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Die Vorgaben zur Datenbereitstellung an den NAP sind größtenteils im EU-Recht enthalten. Die Herausforderungen liegen im organisatorischen Bereich: Bestehende Pflichten werden nicht vollständig erfüllt; die Maßnahmen zur Sicherstellung der Datenqualität und Interoperabilität sind unzureichend; Daten sind für potentielle Datennutzer uneinheitlich und teils schwer zugänglich. Angesichts der zahlreichen Vorgaben besteht ein Bedarf an mehr Rechtsklarheit und Vereinheitlichung, insbesondere für Dateninhaber, die zur Datenbereitstellung gesetzlich verpflichtet sind.

Für die Feststellung des Regelungsbedarfs hat das BMDV zwischen September 2022 und Juni 2023 eine umfangreiche Stakeholder-Beteiligung durchgeführt. Zahlreiche potentiell Betroffene wurden in den ergebnisoffenen Prozess eingebunden. Der Schwerpunkt des Stakeholder-Prozesses lag darauf, wie es zu erreichen ist, dass mehr Daten zur Ermöglichung nahtloser, multimodaler Mobilität genutzt werden. Damit sind Daten gemeint, die für die Berechnung von Routenalternativen und zur tatsächlichen Navigation verwendet werden können. Dabei handelt es sich um statische und dynamische Daten, wie Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs, Verspätungsmeldungen, die Echtzeit-Verfügbarkeit von Taxis und

---

<sup>1</sup> Die Liste der beteiligten Stakeholder ist unter dem Link zwischen S. 19 und S. 25 einsehbar. <https://www.bundestag.de/resource/blob/991864/cb5bfeaba50c5393c20a3a90720ef428/38-Protokoll-Anlagenkonvolut.pdf> (zuletzt abgerufen am 13.06.2024).

Mietwagen oder Sharing-Fahrzeugen und Angaben zum Straßennetz, einschließlich Meldungen über Baustellen, die Verkehrssituation oder die Verfügbarkeit von Parkplätzen.

Basierend auf den unionsrechtlichen Vorgaben und Erkenntnissen aus dem Stakeholder-Prozess hat das BMDV im Juli 2023 ein Eckpunktepapier zum Mobilitätsdatengesetz veröffentlicht. Die zum Eckpunktepapier beim BMDV eingegangenen Stellungnahmen sind bei der Konzeption des Gesetzes berücksichtigt worden. Die Länder waren im Stakeholder-Prozess sowie darüber hinaus im Rahmen einer Arbeitsgruppe eng in den Prozess eingebunden.

Mit dem Mobilitätsdatengesetz wird eine Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten eingeführt. Diese wird bei der Bundesanstalt für Straßenwesen angesiedelt. Sie soll niedrigschwellig und kooperativ mit den Dateninhabern in den Dialog treten und diese unterstützen. Darüber hinaus wird die Koordinierungsstelle technische Vorgaben wie Standards in seinen Leitlinien festlegen sowie die Zusammenarbeit zwischen Dateninhabern und Datennutzern technisch unterstützen. Beide Aufgaben der Koordinierungsstelle – Festlegung technischer Vorgaben wie auch die Kommunikation mit und die Unterstützung von Dateninhabern und Datennutzern – decken einen von den Stakeholdern genannten Bedarf. Im Stakeholder-Prozess wurde durchgehend die Erwartung formuliert, dass ein Dialog über technische und fachliche Fragen und die genauen Anforderungen für die Bereitstellung über den NAP dauerhaft stattfinden solle. Damit wird ein wesentliches Hemmnis bei der Datenbereitstellung beseitigt.

Neben der Koordinierungsstelle wird eine von ihm unabhängige Behörde mit der Aufgabe der Durchsetzung betraut, u. a. mit der Befugnis als ultima ratio Zwangsgelder festzusetzen. Erst wenn die Angebote zur Zusammenarbeit ihre gewünschte Wirkung nicht erzielen, sollen Zwangsgelder als äußerstes Mittel zum Einsatz kommen. Die Befugnisse der Durchsetzung treten zeitlich versetzt ab dem 1. Januar 2026 in Kraft. Außerdem ist der Abschluss einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern vorgesehen. Diese soll die Einzelheiten der engen Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern regeln. Die beiden Rollen auf Bundesebene – Koordination und Durchsetzung – sowie die Bund-Länder-Zusammenarbeit im Bereich Mobilitätsdaten, die in einer Verwaltungsvereinbarung noch zu regeln ist, werden dazu beitragen, bessere Datenverfügbarkeit sowie -qualität und Interoperabilität zu erreichen.

Mit dem Mobilitätsdatengesetz werden klare und einfache Regeln der Datennutzung vorgegeben. Regeln der Nutzung bereitgestellter Mobilitätsdaten sind derzeit gesetzlich nicht immer hinreichend klar und abschließend definiert. Gerade in der Phase der Entscheidung, ob ein Projekt gestartet oder ein Produkt umgesetzt werden kann, sind der einfache Zugriff auf Daten einerseits und günstige und unkomplizierte Nutzungsbedingungen andererseits wichtige Kriterien bei der Abwägung, ob ein Vorhaben fortgesetzt oder abgebrochen wird. Mit dem Mobilitätsdatengesetz werden deswegen die Zugangshürden für die Datennutzung minimiert.

### **III. Alternativen**

Mit dem Mobilitätsdatengesetz wird ein Auftrag aus dem Koalitionsvertrag 2021 – 2025 erfüllt. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat zur Ermittlung des Regelungsbedarfs einen breiten und ergebnisoffenen Stakeholder-Beteiligungsprozess durchgeführt. Die Beteiligung hat themen- und verkehrsträgerübergreifend Handlungsfelder aufgezeigt, die im Eckpunktepapier aufgegriffen und im Gesetz adressiert werden. Alternativen sind nicht ersichtlich.

#### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für das Mobilitätsdatengesetz ergibt sich aus einer Zusammenschau mehrerer Kompetenztitel des Bundes im Bereich der ausschließlichen Gesetzgebung und der konkurrierenden Gesetzgebung. Aus dem Bereich der ausschließlichen Gesetzgebung ist Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6 und 6a des Grundgesetzes (der Luftverkehr und der Verkehr von Eisenbahnen, die ganz oder mehrheitlich im Eigentum des Bundes stehen (Eisenbahnen des Bundes)) einschlägig. Ferner werden Bereiche geregelt, für die dem Bund nach dem Grundgesetz eine konkurrierende Gesetzgebungskompetenz zusteht: Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11, 21, 22 und 23 (Recht der Wirtschaft, Küstenschifffahrt, Binnenschifffahrt, Seewasserstraßen, dem allgemeinen Verkehr dienende Binnenwasserstraßen, Straßenverkehr und Schienenbahnen).

Soweit die Gesetzgebungskompetenz nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 11 und 22 des Grundgesetzes in Anspruch genommen wird, ergibt sich die Erforderlichkeit einer bundesgesetzlichen Regelung gemäß Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes daraus, dass die Regelungen des Gesetzentwurfs zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich sind. Die Vorgaben zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten gemäß den in § 2 Absatz 3 aufgeführten unionsrechtlichen Regelungen gelten bundesweit. Die unionsrechtlichen Vorgaben schreiben die Bereitstellung von Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt vor. Diese digitale Schnittstelle ist gemäß den unionsrechtlichen Anforderungen auf Bundesebene eingerichtet. Entsprechend müssen weitere nationale Regelungen betreffend die Bereitstellung von Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt bundesweit einheitlich angewendet werden. Zudem operieren Unternehmen, die zur Datenbereitstellung verpflichtete Dateninhaber sind, häufig bundesweit. Unterschiedliche Regelungen durch einzelne Länder würden diese erheblich belasten und zu Schwierigkeiten bei der Umsetzung der gesetzlichen Regelungen führen.

#### **V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union und mit völkerrechtlichen Verträgen, die Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar. Es dient der Durchführung mehrerer Rechtsakte der Europäischen Union (der Verordnung (EU) 2023/1804, der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926, der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670, der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 und der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013) und ist mit diesen vereinbar.

#### **VI. Gesetzesfolgen**

##### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Das Mobilitätsdatengesetz trägt zur Rechts- und Verwaltungsvereinfachung sowohl für Dateninhaber als auch für Datennutzer und für die zuständigen Stellen bei.

Für Dateninhaber wird die Erfüllung der Pflichten zur Datenbereitstellung durch die Einführung der technisch koordinierenden Rolle der Koordinierungsstelle vereinfacht.

Datennutzer profitieren von den einfachen Nutzungsbedingungen. Durch die Vorgabe der Standardlizenzen in einer Rechtsverordnung werden Datennutzer nicht mehr dazu gezwungen, Nutzungsbedingungen mit einzelnen Dateninhabern zu verhandeln.

Durch die gebündelten Regelungen für alle betroffenen Datenarten im Mobilitätsdatengesetz wird die Handhabung durch die zuständigen Stellen vereinfacht. Alle Dateninhaber und

Datennutzer, die an den NAP liefern oder Daten aus dem NAP nutzen, unterliegen dem Mobilitätsdatengesetz. Durch die Vereinfachung der Nutzungsbedingungen und Festlegung von Standardlizenzen ist die Verwaltung von Datenangeboten des NAP erheblich einfacher.

## 2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Mobilitätsdatengesetz setzt die Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung und deren zugrundeliegenden globalen Nachhaltigkeitsziele, den Sustainable Development Goals (SDGs), für eine sozial, wirtschaftlich und ökologisch nachhaltige Entwicklung, der UN um. Im Zuge der Umsetzung des Mobilitätsdatengesetzes wird die Verfügbarkeit von Reise- und Verkehrs-Infrastrukturdaten erhöht, wodurch die Grundlage für die Schaffung von datenbasierten multimodalen Mobilitätsdienstleistungen und innovativen Geschäftsmodellen verbessert wird (vgl. Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung 2021, S. 280 ff., Indikator 9.1.a). Dies stärkt den nachhaltigen Mobilitätsstandort Deutschland, auch mit Blick auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit (vgl. Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung 2021, S. 220 ff. „nachhaltiges Wirtschaftswachstum“, Indikator 8).

Mittels besser verfügbarer Reiseinformationen für eine nahtlose Mobilität wird eine Verringerung der durchschnittlichen Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht (vgl. Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung 2021, S. 280 ff., Indikator 11.2.c.) und den Bürgerinnen und Bürgern werden umweltschonendere Reisemöglichkeiten nähergebracht (vgl. Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung 2021, S. 58 „Verkehrswende“ und S. 266 „nachhaltige Mobilität“, Indikator 11.6). Der öffentliche Personenverkehr wird somit gestärkt, was zu einer Verringerung von Individualverkehr und vermehrter Nutzung von ÖPV führt.

## 3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) werden mit dem Mobilitätsdatengesetz die Aufgaben der Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten (Koordinierungsstelle) zugewiesen. Für die Wahrnehmung der Fachaufgaben der Koordinierungsstelle entstehen jährliche Personalkosten in Höhe von insgesamt 2 359 698 Euro, Sacheinzelkosten in Höhe von 645 700 Euro sowie Gemeinkosten in Höhe von 883 587 Euro. Gemäß den Ergebnissen zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands sind für die Wahrnehmung der Fachaufgaben insgesamt 22 Planstellen erforderlich (17 im höheren Dienst (hD) und fünf im gehobenen Dienst (gD)). Einmalige Personalkosten fallen voraussichtlich nicht an.

Das Mobilitätsdatengesetz wird am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals unmittelbar anwendbar und die mit dem Mobilitätsdatengesetz an die BASt zugewiesenen Aufgaben werden direkt auszuführen sein. Für die Haushaltsjahre ab 2025 schlüsselt sich der Stellenbedarf daher wie folgt auf:

- Haushaltjahr 2025 – Einrichtung von 15 Planstellen, davon zwölf hD-Stellen und drei gD-Stellen.
- Haushaltjahr 2027 – Einrichtung von weiteren sieben Planstellen, davon fünf hD-Stellen und zwei gD-Stellen.

Hinzu kommen laufende Sachkosten in Höhe von 54 500 Euro für die Wartung und Pflege digitaler Prozessabläufe sowie die Zusammenarbeit zur Verbesserung der Datenqualität.

Für den Erwerb und die Einführung eines softwarebasierten automatisierten Systems für die Zusammenarbeit zwischen Datennutzern und Dateninhabern zur Verbesserung der Datenqualität werden der BASt einmalige Sachkosten in Höhe von 1 744 000 Euro entstehen.

Dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) werden mit Inkrafttreten der Vorschriften gemäß Artikel 14 Absatz 2 die Aufgaben als zuständige Behörde zur Durchführung dieses

Gesetzes zugewiesen. Dies wird zu zusätzlichen Haushaltsausgaben im Personalbereich führen. Ab dem Haushaltsjahr 2026 entstehen dem BALM jährliche Personalkosten in Höhe von insgesamt 360 137 Euro, Sacheinzelkosten in Höhe von 117 400 Euro sowie Gemeinkosten in Höhe von 140 396 Euro. Die Wahrnehmung der Aufgaben als zuständige Behörde erfordert die Einrichtung von insgesamt vier Planstellen (eine hD und drei gD).

Eine Kompensation der Haushaltsausgaben durch Einnahmen aus Zwangsgeldern gemäß § 11 dieses Gesetzes wird voraussichtlich in allenfalls geringfügiger Höhe erfolgen. Diesbezügliche Einnahmen können ex ante nicht beziffert werden. Die Festsetzung von Zwangsgeldern wird das äußerste Mittel sein. Dem gehen Maßnahmen voraus, welche die Notwendigkeit der Anwendung dieser Mittel zur Durchsetzung der Vorschriften dieses Gesetzes voraussichtlich auf ein Mindestmaß herabsetzen.

Der Aufgabenzuwachs der nachgeordneten Behörden bedeutet auch eine Erhöhung des Aufwands im Rahmen der fachaufsichtlichen Tätigkeiten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Für die Fachaufsicht über die Bundesanstalt für Straßenwesen sowie über das Bundesamt für Logistik und Mobilität ist die Einrichtung von je einer halben Planstelle im höheren Dienst erforderlich. Es entstehen dem BMDV Personalkosten in Höhe von 120 703 Euro, Sacheinzelkosten in Höhe von 29 350 Euro sowie Gemeinkosten in Höhe von 55 670 Euro.

Die Kosten wurden auf Grundlage des Rundschreibens für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und Kostenberechnungen des Bundesministeriums der Finanzen vom 07.07.2023 (Gz.: BMF II A 3 - H 1012-10/21/10003:002) ermittelt.

Länder und Kommunen

Für die Wartung und Pflege digitaler Prozessabläufe sowie die Zusammenarbeit bzgl. der Verbesserung der Datenqualität entsteht den Ländern, inklusive Kommunen, sowohl in der Funktion der Dateninhaber als auch der Datennutzer ein jährlicher Sachkostenaufwand in Höhe von 1 471 500 Euro.

#### **4. Erfüllungsaufwand**

##### **4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für die Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

##### **4.2 Erfüllungsaufwand der Wirtschaft nach Vorgaben**

Für die Wirtschaft ergibt sich ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 9 079 000 Euro. Der Wirtschaft entsteht im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Auslastungsdaten durch öffentliche Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr und der Anpassung digitaler Schnittstellen ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 861 000 Euro.

Es fallen keine Bürokratiekosten aus Informationspflichten an.

Im Folgenden ist die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft nach Vorgaben dargestellt.

##### **Vorgabe 4.2.1: § 4 Absatz 2 des Mobilitätsdatengesetzes - Bereitstellung von Auslastungsdaten von öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr**

Einmaliger Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Personentagen)	Lohnsatz pro Tag (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
158	5	1 090	0	861	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				861	

Gemäß § 4 Absatz 2 des Mobilitätsdatengesetzes wird für den Schienenverkehr die Pflicht eingeführt, dynamische Auslastungsdaten über den Nationalen Zugangspunkt (NAP) oder über ein Landessystem bereitzustellen. Diese Daten werden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr (EVU) im normalen Betrieb bereits regulär erhoben und sind verfügbar. Dynamische Auslastungsinformationen sind bereits nach dem Personenbeförderungsgesetz, PBefG, (§ 3a Absatz 1 Nummer 1 b) und Nummer 2 b)) über den NAP verpflichtend bereitzustellen. Dies betrifft jedoch ausschließlich die Verkehre im Anwendungsbereich des PBefG (§ 1 Absatz 1 Satz 1: Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsbussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen), siehe hierzu Begründung zu § 5. Somit ist diese Regelung neu nur für den Schienenverkehr.

Im Sinne des Mobilitätsdatengesetzes zählen zu Schienenverkehr EVU im Personenverkehr, d. h. Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), nicht der Schienengüterverkehr (SGV). Für die Erfüllung der Verpflichtungen gemäß § 4 Absatz 2 müssen die EVU ihre vorhandenen Schnittstellen anpassen. Andere Akteure, insbesondere der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), waren bereits von den Regelungen im PBefG betroffen (siehe hierzu die Begründung zu § 4 Absatz 2), so dass diesen kein zusätzlicher Aufwand entsteht. Diese Regelungen werden lediglich ins Mobilitätsdatengesetz überführt.

Für die Programmierung der Schnittstelle durch IT-Experten wird ein Zeitaufwand von fünf Programmertagen zugrunde gelegt (= 1/3 des Standardwerts aus der entsprechenden Tabelle „Anpassung bestehender Fachverfahren“), da der Aufwand als „minimalinvasiv“ eingeschätzt wird.

Als „Durchschnittliche Kosten für einen Programmertag“ werden, entsprechend der Standardwerttabelle, 1 090 Euro angesetzt.

Fallzahl = Anzahl der EVU: Nach Angaben des Eisenbahnbundesamts (EBA) gibt es aktuell 158 öffentliche EVU mit einer Betriebsgenehmigung bis mindestens ins Jahr 2024 (Stand 29.11.2023).<sup>2</sup>

Berechnung einmaliger Erfüllungsaufwand - Wirtschaft:

5 PT \* 1 090 Euro / PT \* 158 EVU im Personenverkehr = 861 100 Euro

**Vorgabe 4.2.2: § 4 Absatz 2 des Mobilitätsdatengesetzes - Pflege der Schnittstelle**

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Personentagen)	Lohnsatz pro Tag (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
158	0,5	1 090	0	86	0
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				86	

<sup>2</sup> Eisenbahn-Bundesamt (EBA): [https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Eisenbahnunternehmen/eisenbahnunternehmen\\_node.html;jsessionid=81FC6FD81C802E267B2E7AA791CFC550.live11312#doc1527822bodyText2](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Eisenbahnunternehmen/eisenbahnunternehmen_node.html;jsessionid=81FC6FD81C802E267B2E7AA791CFC550.live11312#doc1527822bodyText2)

Den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr (EVU) entsteht durch die Übermittlung von dynamischen Auslastungsdaten und die Pflege der Schnittstellen ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand. Dieser Erfüllungsaufwand wird auf vier Stunden bzw. einen halben Personentag (PT) pro Jahr und pro EVU geschätzt.

Der Berechnung wird die Annahme zugrunde gelegt, dass die Pflege der Schnittstellen für die Bereitstellung von Auslastungsdaten von IT-Spezialisten durchgeführt wird. Tagessatz = 1 090 Euro.

Berechnung laufenden EA - Wirtschaft:

0,5 PT \* 1 090 Euro / PT \* 158 EVU im Personenverkehr = 86 110 Euro

#### **Vorgabe 4.2.3: § 8 Mobilitätsdatengesetzes - Wartung und Pflege digitaler Prozessabläufe sowie Zusammenarbeit zur Verbesserung der Datenqualität**

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
5 500	720	1 090	0	8 993	0
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				8 993	

Mit der Wartung und der Pflege digitaler Prozessabläufe sowie der Zusammenarbeit zur Verbesserung der Datenqualität entstehen den Dateneinhabern, die Daten an den NAP liefern, und den Datennutzern ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand. Durch die höheren Datenmengen und durch die Gestaltung der Zusammenarbeit zwischen Dateneinhabern und Datennutzern in § 8 erhöht sich der laufende Erfüllungsaufwand um rund eineinhalb Personentage (PT) (12 Stunden) pro Dateneinhaber und Datennutzer im Jahr.

Nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen hat der NAP aktuell etwa 4 000 registrierte Nutzer. Ziel des Mobilitätsdatengesetzes ist es, einen deutlichen Anstieg der Datennutzung zu erreichen. Es wird angenommen, dass 3 500 Datennutzer der Wirtschaft (= Unternehmen) und etwa 500 dem Adressatenkreis Verwaltung (= Universitäten, Forschungseinrichtungen u. ä.) zuzurechnen sind.

Die Kategorien der verpflichteten Dateneinhaber ergeben sich aus den § 4 Absatz 1 genannten EU-Vorgaben. Die Anzahl der Unternehmen wurde u. a. dem Unternehmensregister entnommen. Die Anzahl der Unternehmen und welchen Unternehmensklassen die verpflichteten Dateneinhaber zuzuordnen sind, können der folgenden tabellarischen Darstellung entnommen werden.

WZ2008 4stelliger / Klasse	Bezeichnung	Inhalt (Beispiele)	Anzahl insgesamt	Anzahl U. mit 0-49 B.	Anzahl U. >= 50 B.
47.30	Einzelhandel mit Motorenkraftstoffen (Tankstellen)	Agenturtankstellen und Freie Tankstellen	6.656	6.603	53
49.10	Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	Personenbeförderung im Schienenfernverkehr	40	29	11
49.31	Personenbeförderung im Nahverkehr zu Lande (ohne Taxis)	Personenbeförderung im Orts- und Nahverkehr zu Lande. Verschiedene Verkehrsmittel können zum Einsatz kommen, z. B. Omnibusse, Straßenbahnen, Oberleitungsbusse, U-Bahnen, Hochbahnen, Nahverkehrszüge usw.	2.610	2.044	566
49.32	Betrieb von Taxis	Personenbeförderung mit Taxis	21.481	21.291	190
49.39	Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr a. n. g.	linienmäßiger Omnibusfernverkehr	3.255	2.984	271
50.10	Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt, im Linien- oder Gelegenheitsverkehr = Betrieb von Ausflugs- und Kreuzfahrtschiffen, Fähren, Wassertaxis usw.	150	140	10
50.30	Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt	Personenbeförderung auf Flüssen, Kanälen, Seen und anderen Binnengewässern sowie innerhalb von Häfen	412	397	15
51.10	Personenbeförderung in der Luftfahrt	- Personenbeförderung im Linienflugverkehr - Personenbeförderung im Charterflugverkehr - Durchführung von Rundflügen - Betrieb von Lufttaxis	583	542	41
52.21	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Landverkehr	- Betrieb von Parkplätzen und Parkhäusern, Fahrradstellplätzen - Betrieb von Straßen, Brücken, Tunneln - Betrieb von Bahnhöfen für den Personenverkehr einschließlich Omnibusbahnhöfe - Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen und damit verbundene Tätigkeiten wie Weichenstellen und Rangieren	2.500	2.418	82
52.22	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt	- Betrieb von Kanälen, Schleusen, Schiffshebewerken usw. - Betrieb von Abfertigungseinrichtungen wie Häfen und Anlegestellen	810	745	65
52.23	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt	Betrieb von Flughäfen und Landeplätzen für Luftfahrzeuge	628	518	110
77.11	Vermietung von Kraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 3,5 t oder weniger	Vermietung und Operating-Leasing von Personenkraftwagen und anderen Kraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 3,5 t oder weniger ohne Fahrer beinhaltet auch Car-sharing-Unternehmen	3.844	3.794	50
77.12	Vermietung von Kraftwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t	• Lastkraftwagen, Nutzanhänger und andere Kraftwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t ohne Fahrer • Campingbusse	1.389	1.382	57
--	Bike-sharing	Quelle: Technische Universität München ( <a href="https://mediatum.ub.tum.de/doc/1610026/document.pdf">https://mediatum.ub.tum.de/doc/1610026/document.pdf</a> )	800	780	20
77.34	Vermietung von Wasserfahrzeugen		656	654	2
77.35	Vermietung von Luftfahrzeugen		342	341	1
77.39	E-Scooter-Sharing	eigene Schätzung (In Deutschland sind aktuell sechs größere Anbieter aktiv, Circ, Lime, Tier, Voi, Jump und Bird, so wie einige kleinere Anbieter.)	20	14	6
--	Ladesäulen-Betreiber	Quelle: <a href="https://www.next-mobility.de/">https://www.next-mobility.de/</a> (2021); Teil v. WZ2008-Klasse: 35.14	2.362	2.337	25
		<b>Gesamt / FZ:</b>	<b>48.538</b>	47.013	1.575

Tabelle 1: Kategorien und Fallzahlen der Dateninhaber Wirtschaft

Bei den kleinen Unternehmen (< 50 Beschäftigte) kann angenommen werden, dass eine „übergeordnete Instanz / Institution“, bspw. ein ÖPNV-Aufgabenträger, ein Verband o. ä. die Programmierung der Software übernommen hat und die Software seinen Mitgliedern zur Verfügung gestellt hat. So wird angenommen, dass diese Instanz auch die Pflege und Wartung der digitalen Prozessabläufe sowie die Zusammenarbeit der Dateninhaber und -nutzer untereinander übernimmt (bspw. automatisierte Fehlermeldungen).

Ferner kann angenommen werden, dass mittelgroße und große Unternehmen ( $\geq 50$  Beschäftigte) die Programmierung bereits vorgenommen haben bzw. die Pflege und Wartung der digitalen Prozessabläufe sowie die Zusammenarbeit nun selbst übernehmen.

Legt man das Verhältnis der ÖPNV-Aufgabenträger (= 30) zu den ÖPNV-Unternehmen (= 2 610) zugrunde so erhält man ein Verhältnis von rund 1 : 100. D. h. von den rund 47 000 kleinen und Kleinstunternehmen übernehmen 470 (= 1 %) übergeordnete Instanzen die Pflege und Wartung der digitale Prozessabläufe sowie die Zusammenarbeit.

Demnach gibt es rund 470 übergeordnete Instanzen, rund 1 575 mittelgroße und große Unternehmen als verpflichtete Dateninhaber und (aktuell) rund 3 500 Datennutzer aus der Wirtschaft, womit sich eine Fallzahl von insgesamt rund 5 500 ergibt.

Die Wartung und Pflege digitaler Prozessabläufe sowie die Zusammenarbeit wird nach Einschätzung von StBA von IT-Spezialisten übernommen zu einem Tagessatz von 1 090 Euro.

Berechnung laufenden Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft:

$$1,5 \text{ PT} * 1\,090 \text{ Euro} / \text{PT} * 5\,500 \text{ Dateninhaber und -nutzer} = \underline{8\,992\,500 \text{ Euro}}$$

### 4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung nach Vorgaben

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Verwaltung für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

#### Vorgabe 4.3.1: § 8 des Mobilitätsdatengesetzes - Erwerb und Einführung eines softwarebasierten automatisierten Systems für die Zusammenarbeit zwischen Datennutzern und Dateninhabern zur Verbesserung der Genauigkeit der Mobilitätsdaten

Einmaliger Erfüllungsaufwand des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Personentagen)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	1 600	1 090	1 744	0	1 744
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				1 744	

Gemäß § 8 Absatz 1 führt der Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten ein software-basiertes automatisiertes System ein, über das Datennutzer und Dateninhaber zusammenarbeiten, um Ungenauigkeiten an den über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten zu korrigieren.

Dieses System muss von einem externen IT-Unternehmen programmiert werden. Es wird von einer hohen Komplexität ausgegangen.

Wegen der hohen Komplexität wird die Annahme getroffen, dass der Programmieraufwand hierfür bei 1 600 Personentagen (PT) liegt. Der Zeitaufwand wird der Tabelle für Standardwerte für Zeiten zur Berechnung des Erfüllungsaufwands entnommen, welche auf Erfahrungswerten bisheriger ex-ante Schätzungen und Nachmessungen von Regelungsvorhaben beruht.

Der Lohnsatz für einen Tag für einen Programmierer / IT-Fachmann liegt bei 1 090 Euro.

Berechnung einmaliger EA – Verwaltung:

Sachkosten:

1 600 PT \* 1 090 Euro / PT = 1 744 000 Euro

**Vorgabe 4.3.2: § 7 des Mobilitätsdatengesetzes - Eine Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten übernimmt kommunikative und technisch koordinierende Aufgaben bei der bundesweiten Zusammenführung von Mobilitätsdaten im Nationalen Zugangspunkt**

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Stunden)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro) x Stellen	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	1 600	hD: 70,50 x 17 gD: 46,50 x 5	0	2 290	55
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				2 345	

Die Aufgaben der Koordinierungsstelle sind kommunikativer und technisch koordinierender Art. Die Aufgaben der Koordinierungsstelle ordnet § 7 der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zu.

Als Grundlage für die Berechnung des laufenden Erfüllungsaufwands werden die vorläufigen Berechnungen der BASt sowie Erfahrungswerte einiger Bundesländer und europäischer Staaten mit vergleichbaren Strukturen zu Grunde gelegt. So wird für die Umsetzung des Bundesgesetzes über die Mobilitätsdateninfrastruktur in der Schweiz und der Einrichtung einer koordinierenden Stelle ein Personalbedarf von ca. 50 Vollzeitäquivalente (VZÄ) ermittelt. Auf Ebene der Bundesländer wurde für vergleichbare Aufgaben bei der zentralen Servicestelle für Mobilitätsdaten NRW.Mobidrom GmbH des Landes Nordrhein-Westfalen ein Stellenbedarf in Höhe von 50 VZÄ ermittelt.

Insgesamt beläuft sich die ex-ante Schätzung unter Einbezug bestehender Personalausstattung bei der BASt auf 3 Referate. Hier wurde von folgendem Personalaufwuchs ausgegangen:

Referat Aufgaben IT-Architektur/-Weiterentwicklung: Referatsleitung, fünf Stellen im höheren Dienst und zwei Stellen im gehobenen Dienst.

Referat Aufgaben Community Management: Referatsleitung, fünf Stellen im höheren Dienst und zwei Stellen im gehobenen Dienst.

Referat Aufgaben Datenmodelle/Datenanalyse: Referatsleitung, vier Stellen im höheren Dienst und eine Stelle im gehobenen Dienst.

Hinzu kommen Sachkosten für die Hinzuziehung von IT-Fachleuten / Unternehmen, für die Pflege des von den Referaten gemeinsam genutzten Systems (siehe Vorgabe 4.3.1) und der Schnittstelle. Es wird angenommen, dass hierfür zehn Wochen bzw. 400 Stunden Aufwand für die Programmierung pro Jahr bei einem Tageslohnsatz in Höhe von 1 090 Euro entsteht.

Personalkosten:

$(17 * \text{hD Bund à } 70,50 \text{ Euro / Std.}) * 1\,600 \text{ Std./Jahr} + (5 * \text{gD Bund à } 46,50 \text{ Euro / Std.}) * 1\,600 \text{ Std./Jahr} = 1.917.600 \text{ Euro} + 372\,000 \text{ Euro} = \underline{2\,289\,600 \text{ Euro}}$

Sachkosten:

$50 \text{ PT} * 1\,090 \text{ Euro / PT} = \underline{54\,500 \text{ Euro}}$

**Vorgabe 4.3.3: § 11 des Mobilitätsdatengesetzes – Durchführung dieses Gesetzes durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM)**

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Stunden)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro) x Stellen	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	1 600	hD: 70,50 x 1 gD: 46,50 x 3	0	336	0
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				336	

Diese Vorgabe tritt erst zum 1. Januar 2026 in Kraft. Die zuständige Behörde für die Durchführung des Mobilitätsdatengesetzes ist das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM).

Hierfür werden eine Stelle im höheren Dienst Bund (hD) und drei Stellen im gehobenen Dienst Bund (gD) angesetzt.

Berechnung laufender EA – Verwaltung:

$(1 * \text{hD Bund à } 70,50 \text{ Euro / Std.}) * 1\,600 \text{ Std.} + (3 * \text{gD Bund à } 46,50 \text{ Euro / Std.}) * 1\,600 \text{ Std.} = 112\,800 \text{ Euro} + 223\,200 = \underline{336\,000 \text{ Euro}}$

**Vorgabe 4.3.4: § 8 des Mobilitätsdatengesetzes - Wartung und Pflege digitaler Prozessabläufe sowie Zusammenarbeit zur Verbesserung der Datenqualität**

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Länder einschließlich der Kommunen:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
900	0	0	1 635	0	1 472
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				1 472	

Die Wartung und Pflege digitaler Prozessabläufe sowie die Zusammenarbeit zur Verbesserung der Datenqualität betrifft die Dateninhaber, die Daten an den NAP liefern und Datennutzer. Zu den Dateninhabern zählen auch die Länder (einschließlich der Kommunen). Durch die höheren Datenmengen und durch die Gestaltung der Zusammenarbeit zwischen Dateninhabern und Datennutzern in § 8 erhöht sich der laufende Erfüllungsaufwand nach Einschätzung des BMDV um rund eineinhalb Personentage (PT) (12 Stunden) pro

Dateninhaber und -nutzer im Jahr. Siehe auch Vorgabe 4.2.3 (insbesondere bez. Lohnsatz für Programmierung).

Betroffen sind alle derzeitigen Dateninhaber, die bereits jetzt Daten in den NAP einspeisen, sowie die Datennutzer. Auf Seiten der Länder und Kommunen sind die Dateninhaber die Straßenverkehrsbehörden der für die Straßen insbesondere verantwortlichen Landkreise und kreisfreien Städte. Davon gibt es in Deutschland 401.

Wie unter Vorgabe 4.2.3 ausgeführt, existieren nach Einschätzung des BMDV etwa 500 Universitäten, Forschungseinrichtungen u. ä., welche als Datennutzer auftreten und der Verwaltung zuzuordnen sind.

Das Statistische Bundesamt geht davon aus, dass die Dateninhaber und -nutzer der Verwaltung einen externen IT-Dienstleister beauftragen.

Damit ergibt sich eine Fallzahl von rund 900 Dateninhabern und -nutzern im Bereich Verwaltung.

Berechnung laufenden EA - Verwaltung:

Sachkosten:

1,5 PT \* 1 090 Euro / PT \* 900 Dateninhaber und -nutzer = 1 471 500 Euro

## 5. Weitere Kosten

Es sind keine sonstigen oder indirekten Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, zu erwarten. Negative Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926, deren Durchführung u. a. das Mobilitätsdatengesetz dient, schreibt lediglich vor, dass die Kosten für die Bereitstellung und Verbreitung für etwaige Vergütungen angesetzt werden können, nicht aber für die erheblich kostenintensivere Erfassung der Daten. Die Kosten für die Verbreitung von Daten – also die erhöhten technischen Kosten für häufige Abrufe durch zahlreiche Nutzende – entfallen für die Dateninhaber, indem sie ihre Daten über den Nationalen Zugangspunkt (NAP) verbreiten. Da die Daten kostenlos für die Nutzenden zur Verfügung stehen, wird zudem der technische und administrative Aufwand für die Berechnung, Verbuchung und die Klärung von Streitfällen verringert. Im Ergebnis fallen keine Kosten an, die Auswirkungen auf Einzelpreise von Dienstleistungen verursachen können.

## 6. Weitere Gesetzesfolgen

Die Ermöglichung und die Verbesserung multimodaler Reise- und Verkehrsinformationendienste trägt dazu bei, dass Verbraucherinnen und Verbraucher ein verbessertes und breiteres Angebot in diesem Bereich bekommen. Mehr Dateninnovationen und die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle anhand der breiter verfügbaren und hochwertigeren Mobilitätsdaten werden ebenfalls das Angebot für die Verbraucherinnen und Verbraucher erweitern.

Das Gesetz hat weder gleichstellungsspezifische Auswirkungen noch Auswirkungen auf die demographische Entwicklung in Deutschland. Das Gesetz hat potentiell positive Auswirkungen auf den im „Leitfaden zur Durchführung des „Gleichwertigkeitschecks (GL-Check)“ genannten Faktor „Mobilität und digitale Infrastruktur“. Die Ermöglichung und Verbesserung der Reise- und Verkehrsinformationendienste werden positive Auswirkungen auf die Mobilität in ländlichen und städtischen Regionen haben. Die Bürgerinnen und Bürger werden besser vernetzte digitale Dienstleistungen und Informationen über unterschiedliche Mobilitätsangebote in Anspruch nehmen können. Das erleichtert den Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen und unterstützt dadurch eine bessere Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote. Gerade in ländlichen Regionen können die multimodalen Reiseinformationen helfen, die

Erreichbarkeiten von Infrastrukturen und Dienstleistungen für die Menschen zu verbessern. Diese positiven Auswirkungen betreffen Verkehrsdienstleistungen auf allen Ebenen (sowohl kommunal als auch regional oder bundesweit). Kleine Kommunen und Verkehrsunternehmen sind in ländlichen Räumen häufiger und durch bürokratische Anforderungen besonders belastet, worauf auch bei der Umsetzung geachtet werden muss.

## **VII. Befristung; Evaluierung**

Eine Befristung der Geltungsdauer des Mobilitätsdatengesetzes ist nicht vorgesehen. Das Fortbestehen der Regelungen für unbestimmte Zeit ist für die Erreichung der Ziele des Gesetzes unerlässlich. Das Mobilitätsdatengesetz wird mit Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten evaluiert (§ 12). Dabei werden die Regelungen vor dem Hintergrund der Erreichung der Ziele nach § 2 Absatz 2 bewertet.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Mobilitätsdatengesetz)**

#### **Zu § 1**

Im Mobilitätsdatengesetz werden Regeln für die Bereitstellung und die Nutzung von Mobilitätsdaten konkretisiert, für die eine Zugänglichkeit beim Nationalen Zugangspunkt (NAP) gesetzlich vorgeschrieben ist. Somit soll das Mobilitätsdatengesetz einen Rahmen für die Anwendbarkeit der bestehenden und zukünftigen Vorgaben schaffen, die eine Bereitstellung der Mobilitätsdaten über den NAP vorschreiben.

#### **Zu § 2**

##### **Zu Absatz 1**

Das Mobilitätsdatengesetz soll einen Beitrag dazu leisten, im Verkehrssektor auf den Klimaschutz und die Nachhaltigkeit, die Ermöglichung von Innovationen und neuen Geschäftsmodellen sowie die Bereitstellung einer Datengrundlage für die behördliche Aufgabenerfüllung hinzuwirken.

##### **Zu Absatz 2**

Um die Zwecke des Absatzes 1 zu erreichen, werden mit dem Mobilitätsdatengesetz die in Absatz 2 genannten Ziele verfolgt. Die Zielerreichung wird nach § 12 evaluiert.

##### **Zu Absatz 3**

Der nationale Regulierungsspielraum im Bereich der Mobilitätsdaten ist vom Recht der Europäischen Union (EU-Recht) stark geprägt. Die bedeutendste Rolle spielen die Delegierten Verordnungen (DeIVO), die zur Ergänzung der EU Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-RL) erlassen wurden. Die DeIVOs geben die Rahmenbedingungen für die Datenbereitstellung im Mobilitätsbereich vor, insbesondere für den Straßenverkehr, aber auch für die Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern. Der zentrale Punkt dieser Rahmenbedingungen ist die Datenzugänglichkeit beim Nationalen Zugangspunkt (NAP), dessen Rolle in Deutschland derzeit die Mobilithek übernimmt (<https://mobilithek.info/>). Eine Datenbereitstellungspflicht an den NAP wird des Weiteren in der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (AFIR) vorgeschrieben. Das Mobilitätsdatengesetz dient mit seinen

konkretisierenden Regeln betreffend die Bereitstellung und die Nutzung der Mobilitätsdaten zugleich der Durchführung all der EU-Rechtsakte, die eine Bereitstellung an den NAP vorsehen. Diese Rechtsakte sind in Absatz 3 aufgezählt. Das bedeutet z. B., dass die Aufgaben der Koordinierungsstelle nach § 7 sich auf alle Datenarten erstrecken, die nach den genannten EU-Rechtsakten bereitgestellt werden.

### **Zu § 3**

#### **Zu Absatz 1**

Für dieses Gesetz gelten die Begriffsbestimmungen der einschlägigen Rechtsakte der Europäischen Union, die als Glossar in Anhang 1 der Gesetzesbegründung beigefügt sind. In diesem Absatz sind diejenigen Begriffe bestimmt, die entweder nicht in den einschlägigen Rechtsakten der Europäischen Union definiert sind oder eine große Bedeutung für dieses Gesetz haben und aus diesem Grund deklaratorisch mit den Verweisen auf unionsrechtliche Grundlagen aufgeführt werden.

#### Zu Nummer 1

Das Mobilitätsdatengesetz soll im Wesentlichen einen Rahmen für die Umsetzung der bestehenden und zukünftigen nationalen und EU-Vorgaben schaffen, die eine Bereitstellung der Mobilitätsdaten an den NAP vorschreiben. Daher richtet sich der Begriff der Mobilitätsdaten nach der Bereitstellungspflicht an den NAP. EU-Vorschriften, die die Bereitstellung an den NAP vorsehen, sind im § 2 Absatz 3 aufgelistet. Unter den Begriff Mobilitätsdaten fallen somit auch Auslastungsdaten nach § 4 Absatz 2, da diese ebenfalls an den NAP bereitzustellen sind.

Im Fahrzeug erzeugte Daten sowie Daten von Diensteanbietern, die nach Artikel 6 Absatz 5 und Artikel 7 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 auf Verlangen von Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreibern zur Verfügung gestellt werden können, sind keine Mobilitätsdaten im Sinne der Begriffsbestimmung „Mobilitätsdaten“ des § 3 Nummer 1. Inhaber von im Fahrzeug erzeugten Daten und Diensteanbieter sind nicht per se zur Datenbereitstellung verpflichtet, sondern Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber können aufgrund der genannten Vorschriften der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 von den genannten Dateninhabern verlangen, die Daten, die den Zustand oder die Echtzeit-Benutzung des Straßennetzes betreffen, bereitzustellen. Da es sich dabei nicht um eine gesetzliche Pflicht zur Datenbereitstellung handelt, fallen diese Daten nicht unter den Begriff der Mobilitätsdaten.

#### Zu Nummer 2

Zur Begriffsbestimmung des Nationalen Zugangspunkt wird auf die Begriffsbestimmungen der europäischen Rechtsakte verwiesen. Die unionsrechtlichen Begriffe, die für dieses Gesetz gelten, sind in Anhang 1 der Gesetzesbegründung enthalten.

#### Zu Nummer 3

Zur Begriffsbestimmung des Dateninhabers wird auf die Begriffsbestimmungen der europäischen Rechtsakte verwiesen. Die unionsrechtlichen Begriffe, die für dieses Gesetz gelten, sind in Anhang 1 der Gesetzesbegründung enthalten.

#### Zu Nummer 4

Zur Begriffsbestimmung des Datennutzers wird auf die Begriffsbestimmungen der europäischen Rechtsakte verwiesen. Die unionsrechtlichen Begriffe, die für dieses Gesetz gelten, sind in Anhang 1 der Gesetzesbegründung enthalten.

#### Zu Nummer 5

Landessystem für Mobilitätsdaten ist eine digitale Schnittstelle eines Landes oder mehrerer Länder, die dem Zweck dient, Mobilitätsdaten zusammenzuführen, also eine Art Zugangspunkt für Mobilitätsdaten auf Landesebene oder auf Ebene von mehreren Ländern. Landessysteme für Mobilitätsdaten spielen bereits im Kontext des Personenbeförderungsgesetzes eine Rolle (vgl. § 3a Absatz 5 PBefG).

#### **Zu Absatz 2**

Für dieses Gesetz gelten die Begriffsbestimmungen der einschlägigen EU-Rechtsakte. In Anhang 1 der Gesetzesbegründung sind diese Begriffe als Glossar beigefügt.

#### **Zu § 4**

##### **Zu Absatz 1**

Die Delegierten Verordnungen der IVS-Richtlinie sind in Deutschland seit ihrer Einführung direkt anwendbar. Mit diesem Absatz sollen der verpflichtende Charakter der unionsrechtlichen Normen sowie der Kreis der zur Bereitstellung der Daten Verpflichteten klargestellt werden. Das Mobilitätsdatengesetz verpflichtet nicht zur Bereitstellung personenbezogener Daten und führt daher an dieser Stelle keine Ermächtigungsgrundlage zur Verarbeitung personenbezogener Daten ein, sondern verweist auf die zu beachtenden unionsrechtlichen Vorgaben, insbesondere Artikel 4 Absatz 6 und Artikel 5 Absatz 7 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926.

Bei den Bereitstellungspflichten geht es um die Bereitstellung von Daten, die bereits im digital maschinenlesbaren Format zur Verfügung stehen. Das ergibt sich aus dem Erwägungsgrund 19 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 sowie aus dem Erwägungsgrund 14 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926.

Bei der Datenbereitstellung sind die Vorgaben zu Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von Daten der Delegierten Verordnungen der IVS-Richtlinie zu beachten (insbesondere Artikel 4 und 5 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sowie Artikel 4 bis 7 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670). Auch sind die Fristen der Datenbereitstellung der Artikel 4 Absatz 3 und Artikel 5 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 und des Artikels 14 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 zu beachten.

In Anhang 2 der Gesetzesbegründung sind die Mobilitätsdaten aus den Anhängen der Delegierten Verordnungen (EU) 2017/1926 und 2022/670 sowie weitere Rechtsakte der Europäischen Union, die im § 2 Absatz 3 genannt sind, tabellarisch samt Verpflichteten aufgeführt.

Die Wahrung von Geschäftsgeheimnissen ist für wirtschaftlich erfolgreiche Geschäftsmodelle eine relevante Voraussetzung. Das Gesetz zum Schutz von Geschäftsgeheimnissen bleibt von den Bestimmungen dieses Gesetzes unberührt. Einem Dateninhaber ist es unbenommen, geltend zu machen, bestimmte Informationen und Daten nicht bereitstellen zu müssen, weil diese Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse enthielten oder seien. Hierfür trägt er nach allgemeinen Regeln die Darlegungs- und Beweislast.

##### **Zu Absatz 2**

Die Delegierte Verordnung (EU) 1926/2017 räumt den Mitgliedstaaten in Artikel 5 Absatz 4 die Option ein, eine Verpflichtung zur Bereitstellung von dynamischen Auslastungsinformationen über den Nationalen Zugangspunkt einzuführen. Dabei sind die Anforderungen der Delegierten Verordnung (EU) 1926/2017 einzuhalten. Für die Nutzung dieser Option spricht die Möglichkeit zahlreicher Anwendungsfälle für diese Daten, sei es für die Fahrgastinformation oder als Datengrundlage für die Planung und Steuerung von Verkehren.

Dynamische Auslastungsinformationen sind bereits nach dem Personenbeförderungsgesetz (§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b) und Nummer 2 Buchstabe b) PBefG) über den Nationalen Zugangspunkt verpflichtend bereitzustellen. Dies betrifft jedoch ausschließlich die Verkehre im Anwendungsbereich des PBefG (§ 1 Absatz 1 Satz 1 PBefG: Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen). Der Schienenpersonenverkehr beispielsweise ist davon nicht betroffen. Mit § 5 Absatz 1 wird die durch die Delegierte Verordnung (EU) 1926/2017 eingeräumte Option genutzt und die Pflicht zur Bereitstellung dynamischer Auslastungsinformationen nun auf den Schienenpersonenverkehr ausgeweitet. Die Bereitstellung von dynamischen Daten zum Auslastungsgrad der Fahrzeuge wird für alle straßen- und schienengebundenen Linienverkehre verpflichtend vorgeschrieben. Die Vorschriften des PBefG werden damit entbehrlich und daher aufgehoben.

Das PBefG hat bei der Bereitstellung von Auslastungsinformationen nicht zwischen einzelnen Formen des Gelegenheitsverkehrs unterschieden und alle Gelegenheitsverkehre zur Bereitstellung von Auslastungsinformationen in Echtzeit verpflichtet. Im Stakeholder-Beteiligungsprozess zur Vorbereitung des Mobilitätsdatengesetzes stellte sich jedoch heraus, dass insbesondere die Echtzeit-Auslastungsdaten je nach Verkehrsträger einen unterschiedlichen Wert für unterschiedliche Anwendungsfälle besitzen. So sind – anders als im Linienverkehr – die Auslastungsdaten von dynamisch durch Algorithmen gesteuerten gebündelten Bedarfsverkehren (On-Demand-Angebote von Pooling) und vom Linienbedarfsverkehr für Fahrplanauskünfte nicht nutzbar. Aus diesem Grund wird darauf verzichtet, diese Anbieter zur Bereitstellung von dynamischen Auslastungsinformationen zu verpflichten.

Im Ergebnis wird damit im Bereich der Linienverkehre im Vergleich zur bisherigen Regelung im PBefG zusätzlich die Bereitstellung von dynamischen Auslastungsinformationen für den Schienenverkehr vorgeschrieben. Im Bereich des Gelegenheitsverkehrs fällt die Bereitstellungspflicht von Echtzeit-Auslastungsinformationen weg.

Dateninhaber im Bereich straßen- und schienengebundene Linienverkehre werden zur Bereitstellung von dynamischen Daten zum Auslastungsgrad der Fahrzeuge verpflichtet. Damit sind straßen- und schienengebundene Linienverkehrsdienste sowohl im Personennahverkehr als auch im Personenfernverkehr erfasst. Technische Anforderungen an dynamische Auslastungsdaten im Linienverkehr legt die Koordinierungsstelle in den Leitlinien nach § 10 Absatz 1 fest.

Mit dem Absatz wird folglich die unionsrechtlich geregelte Option zur Bereitstellung dynamischer Daten zum Auslastungsgrad verpflichtend. Das Mobilitätsdatengesetz verpflichtet nicht zur Bereitstellung personenbezogener Daten und führt daher an dieser Stelle keine Ermächtigungsgrundlage zur Verarbeitung personenbezogener Daten ein, sondern verweist auf die zu beachtenden unionsrechtlichen Vorgaben, insbesondere Artikel 4 Absatz 6 und Artikel 5 Absatz 7 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926.

Ähnlich wie bei den Bereitstellungspflichten nach Absatz 1 handelt es sich bei Absatz 2 ebenfalls um die Pflicht zur Bereitstellung von Daten, die bereits im digital maschinenlesbaren Format zur Verfügung stehen.

### **Zu Absatz 3**

Dynamische Daten zum Auslastungsgrad der Fahrzeuge, die nach Absatz 2 bereitzustellen sind, müssen auch Daten zur Auslastung von Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderungen und Daten zu Stellflächen für Hilfsmittel umfassen. Ähnlich wie bei den Bereitstellungspflichten nach Absatz 1 und 2 handelt es sich bei Absatz 3 ebenfalls um die Pflicht zur Bereitstellung von Daten, die bereits im digital maschinenlesbaren Format vorhanden sind.

#### **Zu Absatz 4**

Mit diesem Absatz wird das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ermächtigt, eine Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz zu erlassen, die den Detaillierungsgrad der einzelnen Mobilitätsdaten des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) festlegt, die nach Absatz 1 bereitzustellen sind. Darunter fallen insbesondere die Mobilitätsdaten, die unter Nummer 2.1. des Anhangs der Delegierten Verordnung 2017/1926 fallen: Störungen, z. B. Netzsperrungen und/oder Umleitungen, und, wenn möglich, deren Grund sowie Statusangaben in Echtzeit, z. B. geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeiten, Verspätungen, Ausfälle, Überwachung garantierter Anschlüsse. In der Rechtsverordnung wäre zu bestimmen, welche Detailinformationen nötig sind und von den SPFV-Unternehmen bereitgestellt werden müssen. Detailinformationen zu den beispielhaft aufgeführten Daten könnten etwa Informationen zu Zugausfällen, zusätzlichen Fahrten und Ersatzverkehre, ausfallende oder zusätzliche Halte, –und Gleiswechsel bzw. das aktuelle Einfahrts- oder Abfahrtsgleis sein.

Detailinformationen zu weiteren Mobilitätsdaten von anderen Dateninhabern, die an den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen sind, werden in den Leitlinien der Koordinierungsstelle nach § 10 Absatz 1 vorgegeben. Auch weitere technische Vorgaben zu den Mobilitätsdaten von SPFV-Unternehmen wie Standards und Qualitätsvorgaben werden in den Leitlinien festgelegt. Diese getrennte Handhabung ist durch die hohe wettbewerbliche Relevanz der Mobilitätsdaten der SPFV-Unternehmen bedingt.

#### **Zu § 5**

##### **Zu Absatz 1**

Der Nationalen Zugangspunkt (NAP) ist die digitale Schnittstelle, über welche die im § 4 aufgeführten Mobilitätsdaten zusammen mit den entsprechenden Metadaten oder Schnittstellen zu den Mobilitätsdaten und Metadaten den Datennutzern zugänglich gemacht werden. Es müssen keine von Unternehmen aufbereitete oder verarbeitete Daten zur Verfügung gestellt werden.

Die Möglichkeit der Dateninhaber, sich für die Datenbereitstellung an den Nationalen Zugangspunkt eines Mittlers, eines Erfüllungsgehilfen zu bedienen, sehen die Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 im Artikel 3 Absatz 6 sowie die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 im Artikel 3 Absatz 6 ausdrücklich vor. Eine Datenbereitstellung ist beispielsweise über eine Datenbank eines Dritten oder über einen Aggregator möglich. Eine explizite nationale Regelung über die Zulässigkeit von Erfüllungsgehilfen ist nicht erforderlich.

##### **Zu Absatz 2**

Ähnlich wie im § 3a Absatz 5 des Personenbeförderungsgesetzes soll dieser Absatz die besondere Rolle der Landessysteme hervorheben und deren Anteil bei der Zusammenführung der Mobilitätsdaten unterstreichen.

##### **Zu Absatz 3**

Die Betreiber der Landessysteme müssen die bereitgestellten Mobilitätsdaten und zugehörige Metadaten in ihrer Qualität sichern und diese anschließend unverzüglich an den Nationalen Zugangspunkt weiterleiten. Einzelheiten werden in der Verwaltungsvereinbarung nach § 7 Absatz 2 Satz 3 geregelt. Dateninhaber und Betreiber der Landessysteme für Mobilitätsdaten müssen die nach § 10 Absatz 1 aufgestellten Leitlinien beachten.

## Zu § 6

### Zu Absatz 1

Die Mobilitätsdaten sollen für Datennutzer kostenlos verfügbar sein, um die Ziele des Mobilitätsdatengesetzes nach § 2 Absatz 2 Nummer 3 und 5 zu erreichen sowie einerseits Hürden für Datennutzung zu minimieren und andererseits klare und einfache Regeln mit möglichst geringem Verwaltungsaufwand zu schaffen.

Die mit dem Mobilitätsdatengesetz angestrebten Ziele lassen sich am besten erreichen, wenn die Daten für potentielle Nutzer möglichst einfach verfügbar sind. Im Beteiligungsprozess haben Datennutzer geschildert, dass gerade in der Phase der Entscheidung, ob ein Projekt gestartet oder ein Produkt umgesetzt werden kann, der einfache Zugriff auf Daten über Fortsetzung oder Abbruch des Vorhabens entscheiden kann.

Dies erleichtert es Dateninhabern und Datennutzern, die Rechtslage zu überblicken, und vermeidet potentiell langwierige juristische Auseinandersetzungen, die daraus entstehen könnten, dass die einzelnen Datenarten zwischen den verschiedenen EU-Rechtsakten nicht trennscharf abgegrenzt sind.

Mehrere einschlägige EU-Rechtsakte schreiben vor oder suggerieren, dass u. a. sicherheitskritische und umfassende Daten zur Verkehrssteuerung kostenlos bereitgestellt werden (vgl. Artikel 3 c) IVS-Richtlinie, Artikel 1 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013, Artikel 5 Absatz 4 der Delegierten Verordnung 2022/670 sowie Artikel 20 Absatz 2 der Verordnung 2023/1804). Die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 erlaubt lediglich, Kosten für die Bereitstellung und Verbreitung anzusetzen, nicht aber für die deutlich kostenintensivere Erhebung der Daten. Die Kosten für die Verbreitung – also die erhöhten technischen Kosten für häufige Abrufe durch zahlreiche Datennutzer – können für die Dateninhaber entfallen, indem sie ihre Daten über den Nationalen Zugangspunkt bereitstellen und dieser die Verbreitung der Daten auf eigene Kosten übernimmt. Die gesetzliche Einschränkung der Rechte der Dateninhaber nach der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 ist gerechtfertigt, weil es sich bei den alternativ nach dem EU-Recht zulässigen Zahlungen an die Dateninhaber lediglich um geringe Beträge verbunden mit hohem Verwaltungsaufwand handeln würde. Hinzu kommt, dass Dateninhaber, die Mobilitätsdaten unentgeltlich bereitstellen müssen, Daten von anderen Dateninhabern auch unentgeltlich aus dem NAP beziehen können und damit eigene Geschäftsmodelle, Plattformen usw. einrichten und verbessern können.

Sollten die Daten kostenpflichtig abgegeben werden, dann hätte eine solche Regelung, um wirksam zu sein, auch Auswirkungen auf die Nutzungsbedingungen der Daten. Eine Einschränkung der Nutzungsbedingungen würde dem Zweck der Ermöglichung von Innovationen nach § 2 Absatz 1 und den Zielen nach § 2 Absatz 2 Nummer 3 und 5, Hürden der Datennutzung zu minimieren und klare und einfache Regeln mit möglichst geringem Verwaltungsaufwand vorzugeben, entgegenstehen. Offene Lizenzen erlauben wiederum eine Wiederveröffentlichung der Daten. Dies würde bedeuten, dass jeweils nur ein Datennutzer zahlen müsste und andere Datennutzer die Daten kostenfrei auf digitalen Kanälen abseits des Nationalen Zugangspunkts beziehen könnten.

Diesem Eingriff niedrigster Intensität ist der Nutzen für das Allgemeinwohl gegenüberzustellen, der in der besseren Ermöglichung von multi- und intermodalen Mobilitätsangeboten mit dem Ziel des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit des Verkehrssektors und der Verbesserung der Datengrundlage für Verkehrsplanung und -steuerung liegt.

Letztlich trägt die Entgeltfreiheit auch zum Bürokratieabbau bei. Durch eine einfache, klare Regelung zur Datenbereitstellung und -nutzung werden Entlastungen in Bezug auf Verhandlungen, Rechtsprüfungen und mögliche Verfahren erzielt (so auch die Argumentation aus dem Telekommunikations-Netzausbau-Beschleunigungs-Gesetz, vgl. Sonderbericht

der Bundesregierung – Bessere Rechtsetzung und Bürokratieabbau in der 20. Legislaturperiode, S. 46, 54).

Den Vorgaben zur Unentgeltlichkeit unterliegen alle Mobilitätsdaten, d. h. alle Reise-, Verkehrs- und Straßendaten, die aufgrund einer gesetzlichen Pflicht über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen sind. Die gesetzlichen Pflichten ergeben sich aus den EU-Rechtsakten, die im § 2 Absatz 3 genannt sind, aus dem Personenbeförderungsgesetz bis zu seiner Aufhebung und aus dem Mobilitätsdatengesetz. Im Fahrzeug erzeugte Daten, die nach Artikel 6 Absatz 5 und Artikel 7 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 auf Verlangen von Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreibern zur Verfügung gestellt werden müssten, sind keine Mobilitätsdaten im Sinne des Mobilitätsdatengesetzes und sind entsprechend nicht von den Vorgaben zur Datennutzung betroffen.

### **Zu Absatz 2**

Mobilitätsdaten dürfen für jeden kommerziellen und nichtkommerziellen Zweck genutzt werden. Diese Regelung ist angelehnt an § 4 Absatz 1 des Datennutzungsgesetzes und soll dem Zweck der Ermöglichung von Dateninnovationen nach § 2 Absatz 1 dienen. Die Nutzungsbedingungen sollen für alle Datennutzer, die Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt beziehen, gleich sein.

### **Zu Absatz 3**

Dateninhaber haben die Möglichkeit, Lizenzvereinbarungen für die Datenbereitstellung einzusetzen. Die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 als auch die Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 sehen die Möglichkeit vor, Lizenzvereinbarungen für die Nutzung der bereitzustellenden Daten abzuschließen. Bei einer Lizenzvereinbarung für die Nutzung der Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt sind die Vorgaben der Rechtsverordnung nach § 6 Absatz 4 zu beachten, mit denen Standardlizenzen festgelegt werden, um einen möglichst geringen Verwaltungsaufwand zu schaffen. Das Ziel ist dabei die bisher uneinheitliche Praxis mit individuellen Nutzungsvereinbarungen zu vereinheitlichen und die Hürden für die Datennutzung niedrig zu halten.

### **Zu Absatz 4**

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, mit einer Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz ohne Zustimmung des Bundesrats Standardlizenzen festzulegen, die von Dateninhabern genutzt werden müssen. Dateninhaber bekommen somit die Möglichkeit, zwischen den zulässigen Standardlizenzen zu entscheiden. Bei der Erstellung der Rechtsverordnung ist zu beachten, dass mehrere Standardlizenzen für unterschiedliche Datenkategorien festgelegt werden können. Eine Unterscheidung bei der Festlegung der Standardlizenzen wäre beispielsweise für statische Mobilitätsdaten einerseits und für dynamische Mobilitätsdaten andererseits denkbar. Die Rechtsverordnung kann auch Standardlizenzen festlegen, die eine missbräuchlichen Nutzung von Mobilitätsdaten untersagen. In jedem Fall muss die Rechtsverordnung bei der Festlegung der Standardlizenzen die Anforderungen der einschlägigen unionsrechtlichen Rechtsakte einhalten, insbesondere die öffentliche Zugänglichkeit der Daten sowie möglichst geringe Einschränkungen für die Weiterverwendung. Es soll verhindert werden, dass Lizenzbestimmungen genutzt werden, um die Bereitstellungspflicht zu umgehen.

Die Anwendbarkeit von Artikel 101, 102 AEUV sowie des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen bleibt unberührt.

### **Zu Absatz 5**

Die Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 verpflichtet Diensteanbieter, Daten über Vorschriften und Beschränkungen sowie Daten über den Zustand des Netzes, die in digital

maschinenlesbarem Format über den NAP bereitgestellt werden, in ihre Dienste einzubeziehen (Artikel 5 Absatz 4 und Artikel 6 Absatz 4). Nach Artikel 2 Nummer 12 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 ist Diensteanbieter ein öffentlicher oder privater Anbieter von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten, der kein bloßer Übermittler von Daten an Datennutzer ist. Mit dieser Vorschrift werden Diensteanbieter, die z. B. Navigationsdienste anbieten, verpflichtet, Verkehrsmanagement-relevante Daten, die über den NAP bereitgestellt werden, in ihre Dienste einzubeziehen.

Mit diesem Absatz werden die Pflichten der Diensteanbieter konkretisiert – die Einbeziehung der Mobilitätsdaten in ihre Dienste hat unverzüglich und vollständig zu erfolgen.

## **Zu § 7**

### **Zu Absatz 1**

Mit dem Mobilitätsdatengesetz wird die Rolle der Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten geschaffen. Diese soll niedrigschwellig und kooperativ mit den Dateninhabern in einen Dialog treten und diese unterstützen. Darüber hinaus wird die Koordinierungsstelle technische Vorgaben wie Standards in den Leitlinien nach § 10 Absatz 1 festlegen sowie die Zusammenarbeit zwischen Dateninhabern und Datennutzern technisch unterstützen. Beide Aufgaben der Koordinierungsstelle – Festlegung technischer Vorgaben sowie die Kommunikation mit und die Unterstützung von Dateninhabern und Datennutzern – decken einen in der Beteiligungsphase von den Stakeholdern genannten Bedarf: Es wurde durchgehend die Erwartung formuliert, dass ein Dialog über technische und fachliche Fragen und die genauen Anforderungen für die Bereitstellung über den NAP dauerhaft stattfindet. Damit wird ein wesentliches Hemmnis bei der Datenbereitstellung beseitigt. Dies deckt sich auch mit den Erfahrungen aus anderen EU-Mitgliedstaaten wie Frankreich und Niederlande, in denen heute mehr Mobilitätsdaten in besserer Qualität zur Verfügung stehen: Dort wurden Stellen mit Daten- und Software-Entwicklungskompetenz geschaffen, um die Quantität und die Qualität der im NAP bereitgestellten Daten zu erhöhen.

Dementsprechend soll die Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten eine kommunikative und technisch koordinierende Rolle bei der Zusammenführung von Mobilitätsdaten im Nationalen Zugangspunkt übernehmen.

Die Aufgaben der Koordinierungsstelle erstrecken sich auf alle Mobilitätsdaten, die nach den in § 2 Absatz 2 genannten EU-Rechtsakten über den NAP bereitgestellt werden müssen.

### **Zu Absatz 2**

In Absatz 2 werden die einzelnen Aufgaben der Koordinierungsstelle konkretisiert.

#### **Zu Nummer 1**

Die Koordinierungsstelle identifiziert national und international tätige Dateninhaber von Mobilitätsdaten, die zu einer Datenbereitstellung gesetzlich verpflichtet sind und spricht diese aktiv zur Datenbereitstellung an. Dateninhaber sind national tätig, wenn sie in mindestens zwei Bundesländern aktiv sind. International tätige Dateninhaber sind sowohl in Deutschland als auch außerhalb Deutschlands tätig. Regional und lokal tätige Dateninhaber werden durch die Koordinierungsstelle nur in den Fällen angesprochen, die in der Verwaltungsvereinbarung nach § 7 Absatz 3 Satz 2 des Mobilitätsdatengesetzes noch zu bestimmen wären.

#### **Zu Nummer 2**

Die Koordinierungsstelle klärt national und international tätige Dateninhaber über die Vorgaben zur Datenbereitstellung sowie über die Prozesse der Dokumentation und der Verbes-

serung der Datenqualität auf. Sie bietet Dateninhabern zudem technische und fachliche Unterstützung an, z. B. zur Anbindung an den Nationalen Zugangspunkt und zu Vorgaben zu Standards.

Zu Nummer 3

Die Koordinierungsstelle verwaltet und betreut die Fachgemeinschaften bestehend aus Dateninhabern, Datennutzern sowie weiteren Akteuren (Community Management). Diese Aufgabe hat zum Ziel, einen fortlaufenden Dialog zwischen Dateninhabern und Datennutzern sicherzustellen. Dabei werden Ideen, Wissen und Informationen innerhalb der Community ausgetauscht.

Zu Nummer 4

Die Koordinierungsstelle überprüft regelmäßig die Quantität und die Qualität der bereitgestellten Mobilitätsdaten. Dabei entwickelt und betreibt sie automatisierte Dienste und Anwendungen, die zur Überprüfung der Datenqualität zum Einsatz kommen können (z. B. Validierungstools). Das Unionsrecht sieht stichprobenartige Überprüfungen der Einhaltung der Datenbereitstellungspflichten vor. Die frühe Beteiligung im Vorfeld der Entstehung des Mobilitätsdatengesetzes hat gezeigt, dass mangelnde Datenqualität ein bedeutendes Hemmnis für Nutzung der Daten ist. Bisherige Eigeninitiativen von Unternehmen oder Brancheneinrichtungen waren nicht hinreichend, um die Datenqualität entscheidend zu verbessern. Die Überprüfung durch die Koordinierungsstelle soll zum einen dazu dienen, die Datenqualität zu verbessern, zum anderen wird ihr dadurch ein Lagebild zur Entwicklung zur Verfügung gestellt, um daraus geeignete Maßnahmen abzuleiten, z. B. für die Berücksichtigung bestimmter Aspekte in Leitlinien nach § 10 Absatz 1.

Zu Nummer 5

Die Koordinierungsstelle führt regelmäßig Analysen der Datennutzung durch, um insbesondere die Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen durch Datennutzer zu überprüfen (z. B. die Pflicht nach § 6 Absatz 4 des Mobilitätsdatengesetzes und nach den EU-Rechtsakten). Falls die Koordinierungsstelle feststellt, dass Datennutzer ihren Pflichten nicht nachkommen, spricht sie diese darauf an.

Zu Nummer 6

Zur Verbesserung der Datenqualität nimmt die Koordinierungsstelle die Beschwerden der Datennutzer zur Qualität sowie zur Rechtskonformität der bereitgestellten Mobilitätsdaten auf und leitet diese anschließend an die Dateninhaber.

Zu Nummer 7

Diese Aufgabe der Koordinierungsstelle zielt darauf ab, dass die Nutzung und der Zugang zu Mobilitätsdaten zu Forschungszwecken gewährleistet ist und von vorneherein keine Hemmnisse für Forscher und Forschungseinrichtungen entstehen. Die Koordinierungsstelle soll insgesamt zur besseren Nutzbarkeit dieser Daten für Forschung und Innovation beitragen, damit Kohärenz und Einheitlichkeit beim Zugang zu Daten im Bereich der Forschung besteht. Dies gilt insbesondere mit Blick auf künftig entstehende Datenzugangsstellen, um Synergien zu nutzen und Doppelstrukturen zu vermeiden.

### **Zu Absatz 3**

Die Aufgaben der Koordinierungsstelle werden der Bundesanstalt für Straßenwesen übertragen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen nimmt bereits nach dem Intelligente Verkehrssysteme Gesetz (IVSG) die Aufgaben als Nationale Stelle wahr (§ 5 IVSG) und betreibt momentan auch den Nationalen Zugangspunkt. Bereits aus diesem Grund ist es naheliegend, die Aufgabe der Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten bei derselben Stelle

anzusiedeln. Die Aufgaben der Nationalen Stelle nach der IVS-RL und dem IVSG beschränken sich auf die Prüfung der übermittelten Eigenerklärungen der Datenlieferanten nach dem Zufallsprinzip, die Aufforderung bei Nichteinhaltung der Anforderungen an die Eigenerklärung sowie die jährliche Berichterstattung (§ 6 IVSG).

#### **Zu Absatz 4**

Die Bundesanstalt für Straßenwesen kann mit Zustimmung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr juristische Personen des privaten Rechts mit der Aufgabenwahrnehmung beleihen, wenn eine sachgerechte Aufgabenerfüllung gewahrt bleibt und die Beleihung im öffentlichen Interesse ist. Dabei kann die Bundesanstalt für Straßenwesen sowohl alle Aufgaben als auch einzelne Aufgaben übertragen. Sie kann auch alle oder einzelne Aufgaben bezogen auf eine bestimmte Datenart an Dritte übertragen.

#### **Zu Absatz 5**

Für einen niederschweligen kooperierenden Ansatz der bundesweiten Koordination in Bezug auf Mobilitätsdaten ist eine enge Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern unerlässlich. Einige Länder üben die Rolle des Datenkoordinators auf Landesebenen bereits aktiv aus. Die von ihnen bereits in Landessystemen erfassten bzw. aggregierten Daten tragen zur Verfügbarkeit beim NAP bei. Deren Einbindung wird die Datenverfügbarkeit im zentralen Zugangspunkt sowie die Datennutzung deutlich erhöhen. Auch für die Erhöhung der Datenqualität sind gut vernetzte Strukturen notwendig, da Korrekturen jeweils an der Quelle der Daten vorgenommen werden müssen. Aufgrund der Vielzahl der Dateneinhaber und der unterschiedlichen Organisationsformen in den Bundesländern kann der Bund die Koordinierung nicht alleine zentral wahrnehmen. Damit die Daten nach bundesweit einheitlichen Standards beim NAP bereitgestellt werden, ist eine enge Abstimmung zwischen Bund und Ländern notwendig. Die Einzelheiten der Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern werden deswegen in einer Verwaltungsvereinbarung geregelt.

#### **Zu § 8**

Damit verfügbare Daten auch nutzbar sind, müssen sie in ausreichend hoher Qualität vorliegen.

Um die sogenannte „Datenwahrheit“ zu erhöhen, also die Zahl der faktischen Fehler in den Daten zu verringern, ist nach den Erkenntnissen aus dem Stakeholder-Beteiligungsprozess sowie Erfahrungen aus anderen Staaten ein Austausch zwischen Dateneinhabern und Datennutzern sinnvoll: Fehler fallen oft erst bei der Nutzung auf, korrigiert werden sollten sie aber an der Quelle. Die aktuellen Prozesse sind hier noch ineffizient: Daten werden zum Teil mit großem Aufwand von einzelnen Datennutzern korrigiert. Da die Korrekturen aber nicht zur Quelle, dem Dateneinhaber, zurückgemeldet werden, können sie die Qualität der zugrundeliegenden Daten nicht verbessern.

Das Recht der Europäischen Union gibt die Verpflichtung zur Zusammenarbeit zwischen Dateneinhabern und Datennutzern vor: Die Datennutzer, die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten verwenden, und die Dateneinhaber arbeiten zusammen, damit Ungenauigkeiten in Bezug auf die Daten dem Dateneinhaber, von dem die Daten stammen, unverzüglich gemeldet werden. Diese Vorgabe findet sich sowohl in der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 (Artikel 4 Absatz 5 und Artikel 5 Absatz 6) als auch in der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 (Artikel 6 Absatz 3). Die Pflicht der Zusammenarbeit zwischen Datennutzern und Dateneinhabern betrifft alle Mobilitätsdaten, die nach diesen Rechtsakten der Europäischen Union über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen sind, d. h. sowohl statische als auch dynamische Mobilitätsdaten. Ziel dieser unionsrechtlichen Vorschrift ist es, die Datenqualität zu erhöhen und somit die Endnutzer mit genaueren und aktuelleren Informationen zu versorgen.

Die nähere Ausgestaltung der Zusammenarbeitspflicht ist den Mitgliedstaaten überlassen. Solange Datennutzer die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten nicht verbreiten oder öffentlich wiedergeben, können sie zur Erfüllung der Pflicht zur Zusammenarbeit Dateninhaber entweder unmittelbar kontaktieren und auf die Fehler bei den Daten hinweisen oder das automatisierte System nach Absatz 1 nutzen. Sobald Datennutzer die korrigierten Daten auch verbreiten oder öffentlich wiedergeben, müssen sie die Korrekturen über das System nach Absatz 1 melden.

### **Zu Absatz 1**

Das softwarebasierte System soll eine automatisierte Weiterleitung der Meldungen der Datennutzer an die entsprechenden Dateninhaber ermöglichen.

Das System dient zur Aufnahme von Korrekturen der Datennutzer an Mobilitätsdaten, zur anschließenden automatisierten Weiterleitung der Korrekturen an die Dateninhaber und zur Aufnahme der Ergebnisse der Prüfung von weitergeleiteten Korrekturen, die der Dateninhaber durchgeführt hat.

Das softwarebasierte System ist für die Verbesserung der Genauigkeit aller Mobilitätsdaten da – auch derjenigen, die über ein Landessystem an den Nationalen Zugangspunkt gelangen. Deswegen ist es wichtig, dass auch Kontaktdaten, die Dateninhaber über ein Landessystem für Mobilitätsdaten liefern, unverzüglich an den Nationalen Zugangspunkt weitergeleitet werden.

### **Zu Absatz 2**

Sobald Datennutzer die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten und korrigierten Daten verbreiten oder öffentlich wiedergeben, müssen sie die vorgenommenen Korrekturen über das System nach Absatz 1 unverzüglich melden.

Diese Regelung orientiert sich an die Logik der Open Database Licence Access to Derivative Database (4.6 ODbL) und verpflichtet Datennutzer, das System der Koordinierungsstelle für die Meldungen der Korrekturen zu nutzen, sobald sie diese Daten verbreitet oder öffentlich wiedergibt. Datennutzer müssen somit nicht nur auf die Fehler hinweisen, sondern auch die vorgenommene Korrektur der Mobilitätsdaten – d. h. die isolierten Änderungen oder die Methode, mit der die Änderungen herbeigeführt wurden – über das System nach Absatz 1 bereitstellen. Der erste Schritt in diesem Prozess ist die Entdeckung einer Ungenauigkeit durch den Datennutzer. Der Begriff der Ungenauigkeit stammt aus dem Recht der Europäischen Union und lässt Interpretationsspielraum. Da bislang keine diesbezüglichen Erfahrungswerte vorliegen, erscheint es derzeit nicht sinnvoll, eine gesetzliche Festlegung mittels einer genaueren Begriffsbestimmung zu treffen. Die Klärung dieser Frage sollte daher der Umsetzungspraxis überlassen bleiben.

### **Zu Absatz 3**

Dateninhaber sind nach dem Recht der Europäischen Union verpflichtet, die von ihnen festgestellten oder ihnen gemeldeten Datenungenauigkeiten rechtzeitig zu berichtigen (Artikel 8 Absatz 3, Artikel 9 Absatz 3 und Artikel 10 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 sowie Artikel 6 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926). Dieser Absatz stellt klar, dass Dateninhaber die gemeldeten Korrekturen auf Richtigkeit prüfen müssen, bevor sie diese übernehmen, und die Ergebnisse dieser Prüfung über das System nach Absatz 1 melden müssen.

## **Zu § 9**

### **Zu Absatz 1**

Dateninhaber müssen für jedes Datenangebot eine E-Mail-Adresse und eine Telefonnummer als Metadaten bereitstellen. Diese Verpflichtung gilt sowohl bei der direkten Bereitstellung von Daten über den Nationalen Zugangspunkt als auch bei der Bereitstellung durch ein Landessystem für Mobilitätsdaten. Das Ziel der Bereitstellung von Kontaktdaten ist, dass Datennutzer, die Fehler oder andere Mängel an den über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten entdecken, Dateninhaber direkt kontaktieren. Sobald Datennutzer die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten und korrigierten Daten verbreiten oder öffentlich wiedergeben, müssen sie die Korrekturen über das System nach § 8 Absatz 1 unverzüglich melden (vgl. die Begründung zum § 8).

Über den Nationalen Zugangspunkt müssen Kontaktmöglichkeiten der Dateninhaber bereitstehen, auch wenn die Daten über ein Landessystem bereitgestellt werden. Dies spielt auch bei der Funktionsfähigkeit des Meldesystems nach § 8 Absatz 1 eine große Rolle. Deswegen ist es wichtig, dass die Betreiber der Landessysteme auch diese Metadaten unverzüglich an den Nationalen Zugangspunkt weiterleiten.

### **Zu Absatz 2**

Die Informationen über den Dateninhaber (E-Mail-Adresse und Telefonnummer) können durch die Koordinierungsstelle verarbeitet werden. Öffentlichen Stellen können diese Daten zur Wahrnehmung ihrer gesetzlichen Aufgaben übermittelt werden.

## **Zu § 10**

### **Zu Absatz 1**

Aus dem Stakeholder-Prozess ging hervor, dass sich Dateninhaber einheitliche Vorgaben wünschen, die eine sichere und einfache Erfüllung ihrer gesetzlichen Pflichten zur Datenbereitstellung ermöglichen. Es wurde die Erwartung formuliert, Datenstandards, Mindestprofile, Qualitätsstandards und weitere technische Einzelheiten, die Pflichten zur Bereitstellung von Daten an den Nationalen Zugangspunkt betreffen, bundesweit vorzugeben. Die Vorgabe, solche Festlegungen national zu treffen, ist teilweise bereits im Unionsrecht enthalten. So werden die von der Koordinierungsstelle zu schaffenden Leitlinien Mindestprofile bei den einzelnen Datenkategorien bestimmen, die festlegen, welche Datenpunkte mit welchen Standards und Qualitätsvorgaben unter der jeweiligen Kategorie bereitgestellt werden müssen.

Es ist zu berücksichtigen, dass die technischen Gegebenheiten in dieser sich rasch entwickelnden Umgebung sich schnell verändern werden, was eine flexible Anpassung der Vorgaben unerlässlich macht. Aus diesem Grund ist es angedacht, die Festlegung technischer Vorgaben in den Leitlinien bei der Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten anzusiedeln und auf Mindestanforderungen zu beschränken, um zusätzliche Aufwände für die Wirtschaft zu vermeiden. D. h. die Koordinierungsstelle erlässt Leitlinien nur für solche technische Einzelheiten, die für die Erfüllung der gesetzlichen Pflichten unerlässlich sind. Zur Umsetzung der Leitlinien wird den Dateninhabern angemessene Zeit eingeräumt, mindestens ein Jahr. Bei Erstellung der Leitlinien sind die Entwicklungen von technischen Lösungen (z.B. Softwarelösungen) zu beachten. Können beispielsweise verschiedene Datenformate mittels Softwarelösungen in einheitliche Formate automatisiert konvertiert werden, entfällt die Notwendigkeit, spezifische Datenformate über Leitlinien festzulegen und die Mindestanforderungen an die Daten sind ausreichend. Die Daten sind z.B. in einem gängigen (z.B. JSON, XML) Format und in einem sowohl maschinenlesbaren, als auch aktuellen Zustand bereitzustellen. Bei der Erstellung der Leitlinien hat die Koordinierungsstelle auf die Verfügbarkeit von Daten zur Barrierefreiheit zu achten und bei der Definition von jedem Datenpunkt zu berücksichtigen.

Die Koordinierungsstelle prüft regelmäßig den Bedarf der Überarbeitung der Leitlinien und nimmt diese bei Erforderlichkeit vor. Die Leitlinien werden u.a. im Einklang mit anderen Digitalrechtsakten erstellt und aktualisiert.

Es ist vorgesehen, der Koordinierungsstelle seitens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr Vorgaben zu machen, bei der Erarbeitung der Leitlinien Betroffene anzuhören.

### **Zu Absatz 2**

Nach Artikel 4 Absatz 6 und Artikel 5 Absatz 7 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 dürfen die Daten, die Dateninhaber über den Nationalen Zugangspunkt bereitstellen, keine personenbezogenen Daten enthalten. Dies gilt für Bereitstellungspflichten nach § 4. Um die Erfüllung dieser Vorgabe zu erleichtern, erarbeitet die Koordinierungsstelle Empfehlungen zu entsprechenden Maßnahmen und bezieht dabei die zuständige Datenschutzbehörde mit ein.

### **Zu Absatz 3**

Die Koordinierungsstelle muss die Leitlinien nach Absatz 1 sowie die Empfehlungen nach Absatz 2 im Internet allgemein zugänglich veröffentlichen.

### **Zu § 11**

#### **Zu Absatz 1**

Unter den Stakeholdern bestand große Einigkeit über die Notwendigkeit einer zuständigen Stelle, um Datenbereitstellungspflichten auch tatsächlich durchzusetzen.

Mit der Bestimmung einer zentralen mit der Durchsetzung betrauten Behörde für die Verhängung von Zwangsgeldern soll vor allem eine uneinheitliche Sanktionspraxis verhindert werden. Zudem kann so sichergestellt werden, dass die nötige Fachkompetenz im Umgang mit Mobilitätsdaten bei dieser Stelle vorhanden ist bzw. ausgebaut wird. Durch die Trennung von der Koordinierungsstelle werden Interessenkonflikte vermieden und der kooperative, niedrigschwellige Ansatz als Ansprechpartner und Unterstützer von Dateninhabern und Datennutzern unterstrichen. Erst wenn die Angebote zur Zusammenarbeit ihre gewünschte Wirkung nicht erzielen, sollten Zwangsgelder als äußerstes Mittel zum Einsatz kommen können.

Die Durchsetzung des Mobilitätsdatengesetzes gegenüber den adressierten Dateninhabern ist rechtsverbindlich innerhalb des Mobilitätsdatengesetzes klarzustellen. Um die geforderte Bereitstellung von Mobilitätsdaten zügig zu erwirken und ggf. durchzusetzen, erfolgt eine Aufnahme entsprechender Maßgaben im Mobilitätsdatengesetz.

Das Mobilitätsdatengesetz enthält Aufgaben, welchen anlässlich der Erfüllung von Bereitstellungspflichten und der Gewährung von Nutzungsrechten betreffend Mobilitätsdaten und Metadaten sowie deren Aufbereitung Rechnung zu tragen ist. Dateninhaber von Mobilitätsdaten unterliegen dabei einer Kontrolle durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität.

Die im allgemeinen Verwaltungsrecht verfügbaren Mittel – Berichterstattung, Maßnahmen und Anordnungen mit dem Ziel einer recht- und zweckmäßigen Pflichterfüllung – werden im Mobilitätsdatengesetz festgeschrieben.

#### **Zu Absatz 2**

Absatz 2 verpflichtet Dateninhaber, die für die Wahrnehmung der Kontrollbefugnisse erforderliche Informationen – das sind nicht die Mobilitätsdaten, sondern Informationen über das Handeln des Dateninhabers in Bezug auf Mobilitätsdaten und Metadaten – bereitzustellen. Hierfür wird es nicht erforderlich sein, personenbezogene Daten zu verarbeiten, weshalb

das Mobilitätsdatengesetz an dieser Stelle keine Ermächtigungsgrundlage für die Verarbeitung personenbezogener Daten schafft (vgl. Artikel 4 Absatz 6 und Artikel 5 Absatz 7 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926).

### **Zu Absatz 3**

Absatz 3 erlaubt dem Bundesamt, auf Ersuchen der Koordinierungsstelle und im Lichte der Bewertung der vorstehenden Informationen Entscheidungen zu treffen, welche die Einhaltung und Durchführung des Mobilitätsdatengesetzes bzw. die recht- und zweckmäßige Aufgabenwahrnehmung gewährleisten.

Es ist vorgesehen, der Koordinierungsstelle seitens des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr Vorgaben zu machen, in welchen Fällen diese unverzüglich ein Ersuchen im Sinne des Absatz 3 an die Durchsetzungsstelle zu richten hat: Danach muss dem Ersuchen die mindestens zweimalige fruchtlose Aufforderung innerhalb von sechs Monaten gegenüber Dateninhabern vorausgehen, ihre Verpflichtungen einzuhalten, wenn letzteres nicht der Fall ist und wenn der betreffende Dateninhaber seine Verpflichtungen auch innerhalb von vier Wochen nach der zweiten Aufforderung nicht einhält. Die Koordinierungsstelle geht also zum Zeitpunkt der Mitteilung an das Bundesamt davon aus, dass die Mittel der niederschweligen Zusammenarbeit erschöpft sind und der Dateninhaber nicht zur Kooperation bereit ist.

### **Zu Absatz 4**

Absatz 4 Satz 1 ermöglicht es dem Bundesamt, Anordnungen nach Maßgabe des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes mit einem Zwangsgeld durchzusetzen. Die spezialgesetzliche Regelung nach Absatz 4 Satz 2 ist erforderlich, da andernfalls eine Vollstreckung gegen juristische Personen des öffentlichen Rechts nach § 17 des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes grundsätzlich unzulässig sind.

### **Zu § 12**

#### **Zu Absatz 1**

Mit Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Mobilitätsdatengesetzes muss das Bundesministerium für Digitales und Verkehr dem Deutschen Bundestag einen Evaluierungsbericht in nichtpersonenbezogener Form vorlegen. Im Rahmen dieses Evaluierungsberichts wird geprüft, ob die beabsichtigten Wirkungen mit dem Gesetz eingetreten sind, sowie ob die entstandenen Kosten in einem angemessenen Verhältnis zu den Ergebnissen stehen und welche Nebenwirkungen eingetreten sind.

Die Evaluierung des Gesetzes wird sich dabei an den Zielen aus § 2 Absatz 2 orientieren. Im Mittelpunkt der Evaluierung muss die Frage stehen, ob infolge des Gesetzes Dateninhaber Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt in einer angemessenen Qualität und zu standardisierten Bedingungen bereitstellen.

Indikatoren für diese Bewertung könnten dabei die Anzahl der verfügbaren Datensätze (getrennt nach urbanem und ländlichem Raum), die Erfüllung von (festzulegenden) Qualitätskriterien der Datensätze, Einrichtung, Verfügbarkeit und Abrufe von Datenschnittstellen durch Dateninhaber (Application Programme Interfaces, API), der Aufwand für die Beteiligten bei der Bereitstellung und die Nutzung der Mobilitätsdaten sein. Die Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten wird ein kontinuierliches Monitoring der Datenbereitstellung betreiben, das mit einer Bestandsaufnahme des Status quo zu Beginn ihrer Tätigkeit beginnt. Somit werden Indikatoren für die Evaluierung frühzeitig gesammelt.

## **Zu Absatz 2**

Im Evaluierungsbericht bewertet das BMDV sowohl das Gesetz als auch die nach § 4 Absatz 4 und § 6 Absatz 4 erlassenen Rechtsverordnungen. Die Regelungen werden nach Maßgabe der Erreichung der Ziele nach § 2 Absatz 2 bewertet. Die Bewertung soll eine Befragung der Betroffenengruppen umfassen. Neben den quantitativen Kriterien bzw. Indikatoren werden auch qualitative Erfahrungen der einschlägigen Akteure in die Evaluation einbezogen. Dabei werden auch Erfüllungsaufwände, Angaben zur Entwicklung der Geschäftsmodelle (z. B. Nutzerzahlen der Verkehrsdienste) und der Abbau bürokratischer Hürden geprüft. Bei der Auswahl der zu befragenden Akteure werden Aspekte der Größe der Unternehmen und der regionalen Vielfalt (insb. urbane und regionale Stakeholder) berücksichtigt, um eine ausgewogene Bewertungsbasis herzustellen.

Betroffenengruppen sind die Dateninhaber, aktuelle und potentielle Datennutzer, die Koordinierungsstelle, die zuständige Behörde nach § 11, betroffene Bundesressorts sowie staatliche Akteure auf Landesebene.

## **Zu Artikel 2 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)**

Nach Artikel 2 und 3 werden die §§ 3a bis 3c, die Vorschriften zur Bereitstellung, Verarbeitung und Löschung von Mobilitätsdaten enthalten, zum 1. Dezember 2028 aufgehoben. § 57 Absatz 1 Nummer 12 enthält eine Ermächtigungsgrundlage zum Erlass einer Rechtsverordnung zur Konkretisierung von § 3a. Diese Ermächtigungsgrundlage wird zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben.

Zum einen zielt das Mobilitätsdatengesetz auf die verkehrsträgerübergreifende Vereinheitlichung des Rechtsrahmens zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten im Sinne der EU-Vorgaben ab. Zum anderen soll die Handhabbarkeit der Vorschriften für Rechtsanwender möglichst vereinfacht werden. Aus diesen Gründen ist das Fortbestehen der Vorschriften zur Datenbereitstellung im PBefG §§ 3a bis 3c ab dem 1. Dezember 2028 nicht mehr zielführend.

## **§ 3a PBefG**

Die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 die die Bereitstellung von Mobilitätsdaten verkehrsträgerübergreifend regelt und deren Durchführung Gegenstand des Mobilitätsdatengesetzes ist, umfasst auch die Mobilitätsdaten, die nach § 3a PBefG verpflichtend bereitzustellen sind. Aus diesem Grund ist das Fortbestehen von § 3a nicht erforderlich. Dies wird aus der Übersichtstabelle im Anhang 3 der Gesetzesbegründung ersichtlich. Allerdings treten die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 gestaffelt nach Datenarten und nach geographischer Abdeckung in Kraft (vgl. Artikel 4 Absatz 3 und Artikel 5 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926). D. h. einige Pflichten, die nach dem PBefG bereits gelten, werden nach der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 zu einem späteren Zeitpunkt in Kraft treten. Die Unterscheidung nach Datenarten und nach geographischer Abdeckung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 entspricht nicht der Logik des PBefG. Aus diesem Grund wäre eine Regelung, die einen nahtlosen Übergang zwischen dem PBefG und der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sicherstellt, rechtstechnisch komplex und verschachtelt. Um auch Gesetzeslücken zu vermeiden, werden die Vorschriften des PBefG zum spätesten Zeitpunkt des Inkrafttretens der Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 – zum 1. Dezember 2028 – aufgehoben.

Die Datenkategorie, die nach dem PBefG bereitzustellen ist und nicht durch die Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 abgedeckt wäre, betraf Daten zu den tatsächlich abgerechneten Kosten. Zur näheren Definition dieser Datenkategorie in der Mobilitätsdatenverordnung konnte allerdings seinerzeit keine Ressorteinigung erzielt werden, da vor allem wettbewerbsrechtliche Gründe gegen die Bereitstellung dieser Daten sprachen.

Die Bereitstellungspflicht von Echtzeit-Auslastungsdaten im Gelegenheitsverkehr wird ebenso wenig fortbestehen (siehe dazu die Begründung zu § 4 Absatz 2 des Mobilitätsdatengesetzes für weitere Einzelheiten).

### **§ 3b PBefG**

Die Norm regelt die Datenverarbeitungsbefugnisse der Empfänger der bereitgestellten Mobilitätsdaten. Das Fortbestehen dieser Norm ist nicht erforderlich. Die in § 3b PBefG schwerpunktmäßig geregelte Nutzung nichtpersonenbezogener Mobilitätsdaten wird in eine entsprechende Regelung im Mobilitätsdatengesetz überführt. Die in § 3b PBefG ebenfalls geregelte Verarbeitung personenbezogener Mobilitätsdaten wird als bereichsspezifische Datenschutznorm aufgehoben. Hierfür gelten – abgesehen von der gesonderten Datenverarbeitungsbefugnis für die Koordinierungsstelle in § 9 Absatz 2 des Mobilitätsdatengesetzes – die allgemeinen Regelungen des Datenschutzes (siehe dazu die Begründung zu § 3c PBefG).

### **§ 3c PBefG**

Für umfassende bereichsspezifische Datenschutzregelungen zur Verarbeitung personenbezogener Daten besteht kein Regelungsbedarf und teils auch keine Regelungskompetenz.

Die Ziele des Mobilitätsdatengesetzes lassen sich durch die Bereitstellung und Nutzung nichtpersonenbezogener Daten erreichen. Mit Blick auf die unionsrechtlich vorgegebenen Bereitstellungspflichten von Mobilitätsdaten sehen Artikel 4 Absatz 6 und Artikel 5 Absatz 7 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 vor, dass die von den Dateninhabern bereitgestellten Daten keine personenbezogenen Daten im Sinne der Datenschutz-Grundverordnung (EU) 2016/679 enthalten dürfen. Es gilt der unionsrechtliche datenschutzrechtliche Rechtsrahmen, der auch Regelungen für den Fall der widerrechtlichen Verarbeitung personenbezogener Daten vorsieht.

Die in Artikel 1 § 9 Absatz 1 verankerte Pflicht zur Bereitstellung von Kontaktdaten lässt sich gleichfalls in der Regel auch mit nichtpersonenbezogenen Funktionsadressen erfüllen. Da nicht auszuschließen ist, dass der zur Bereitstellung von Kontaktdaten Verpflichtete (auch) personenbezogene Daten übermittelt, enthält Artikel 1, § 9 Absatz 2 einen Erlaubnistatbestand für die Verarbeitung personenbezogener Daten, die im Rahmen der Pflichterfüllung nach Artikel 1, § 9 Absatz 1 an die Koordinierungsstelle übermittelt werden. Der Bundesgesetzgeber stützt sich dazu auf die Öffnungsklausel in Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe e, Absatz 3 Satz 1 Buchstabe b, Satz 2 der Verordnung (EU) 2016/679.

Öffentliche Stellen, welche diese Daten von der Koordinierungsstelle empfangen, können sich für ihre Verarbeitung der Kontaktdaten auf fachspezifische Datenschutzregelungen bzw. ggf. auf die allgemeine Verarbeitungsbefugnis in § 3 BDSG berufen.

Die Koordinierungsstelle wird zusätzlich nach § 10 Absatz 2 unter Einbeziehung der zuständigen Datenschutzbehörde Empfehlungen zu Maßnahmen erarbeiten, wie die Dateninhaber ihrer Pflicht nach Artikel 4 Absatz 6 und Artikel 5 Absatz 7 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 nachkommen, keine personenbezogenen Daten bereitzustellen.

### **Zu Artikel 3**

#### **Zu Absatz 1**

Das Gesetz tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals in Kraft bis auf die Ausnahmen, die in den Absätzen 2 bis 4 vorgesehen sind.

**Zu Absatz 2**

Die Vorschriften über behördliche Zuständigkeit (Artikel 1 § 11) treten am 1. Januar 2026 in Kraft. Dieser zeitliche Versatz dient dazu, den Dateninhabern sowie der Koordinierungsstelle nach § 7 Absatz 1 des Mobilitätsdatengesetzes genügend Zeit zur Zusammenarbeit bei der Datenbereitstellung zu geben. Damit wird der kooperative, niedrighschwellige Ansatz der Koordinierungsstelle als Ansprechpartner und Unterstützer von Dateninhabern und Datennutzern unterstrichen. Erst wenn die Angebote zur Zusammenarbeit ihre gewünschte Wirkung nicht erzielen, kann die zuständige Behörde in letzter Konsequenz Zwangsgelder festsetzen.

**Zu Absatz 3**

Artikel 2 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes) tritt am 1. Dezember 2028 in Kraft. Zu den Gründen s. Begründung zum Artikel 2.

**Zu Absatz 4**

Die Mobilitätsdatenverordnung wird zum 1. Dezember 2028 aufgehoben, weil diese die Pflichten nach § 3a des PBefG konkretisiert; diese Vorschrift sowie die zugrundeliegende Ermächtigungsgrundlage im § 57 Absatz 1 Nummer 12 des PBefG werden auch zum 1. Dezember 2028 aufgehoben.

## Glossar der Rechtsakte und Begriffsbestimmungen

Rechtsakt	Abkürzung
Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern	IVS-Richtlinie
Delegierte Verordnung (EU) Nr. 885/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der IVS-Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge	Delegierte Verordnung SSTP
Delegierte Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer	Delegierte Verordnung SRTI
Delegierte Verordnung (EU) 2015/962 der Kommission vom 18. Dezember 2014 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste	Delegierte Verordnung RTTI (2014)
Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 der Kommission vom 2. Februar 2022 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste	Delegierte Verordnung RTTI (2022)
Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste	Delegierte Verordnung MMTIS
VERORDNUNG (EU) 2023/1804 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU	Verordnung AFIR

Begriff	Definition	Fundstelle im EU Recht
„Ad-hoc-Preis“ bezeichnet	den Preis, den der Betreiber eines Ladepunkts oder einer Zapfstelle einem Endnutzer für das punktuelle Aufladen oder Betanken in Rechnung stellt;	Artikel 2 Nr. 2 Verordnung AFIR

„Aktualität der Daten“ bezeichnet	die Verfügbarkeit aktueller Daten, die den Nutzern und Endnutzern im Hinblick auf die Nutzung ausreichend im Voraus bereitzustellen sind	Artikel 2 Nr. 15 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)
„Anbieter von nachfrageorientierten Verkehrsangeboten“ bezeichnet	öffentliche oder private Anbieter von Abruf-Verkehrsdiensten, einschließlich der damit verbundenen Reise- und Verkehrsinformationen, für Nutzer und Endnutzer	Artikel 2 Nr. 18 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)
„Architektur“	die Konzeption, in der die Struktur, das Verhalten und die Einbindung eines bestimmten Systems in seine Umgebung festgelegt sind	Artikel 4 Nr. 10 IVS-Richtlinie
„außergewöhnliche Witterungsbedingungen“ bezeichnet	ungewöhnliche, widrige oder nicht der Jahreszeit entsprechende Witterungsbedingungen, die die Sicherheit beeinträchtigen könnten	Artikel 2 i) Delegierte Verordnung SRTI
„Autobahn“ bezeichnet	eine Straße, die von dem Mitgliedstaat, in dem sie sich befindet, als solche benannt ist	Artikel 2 Nr. 3 Delegierte Verordnung RTTI (2014) Artikel 2 Nr. 3 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen“ bezeichnet	befristete Maßnahmen zur Behebung bestimmter Verkehrsstörungen, die z. B. der Kontrolle und Lenkung des Verkehrsflusses dienen	Artikel 2 Nr. 20 Delegierte Verordnung RTTI (2014) Artikel 2 Nr. 20 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer“	nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer wie z. B. Fußgänger und Fahrradfahrer sowie Motorradfahrer und Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und eingeschränktem Orientierungssinn	Artikel 4 Nr. 7 IVS-Richtlinie
„Daten über den Zustand des Netzes“ bezeichnet	Daten, die vorübergehende Situationen beschreiben, die Reisen verhindern oder verzögern oder den Endnutzer in gefährlichen Situationen informieren können	Artikel 2 Nr. 27 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„Daten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes“ bezeichnet	Daten, die die derzeitige Benutzung des Straßennetzes und die Benutzungsmöglichkeiten im Straßennetz beschreiben	Artikel 2 Nr. 28 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„Daten über die Infrastruktur“ bezeichnet	Daten, die das Straßennetz oder die Einrichtungen auf oder entlang des Straßennetzes beschreiben	Artikel 2 Nr. 25 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„Daten über Vorschriften und Beschränkungen“ bezeichnet	Daten in Bezug auf eine Verkehrsregelung oder eine Beschränkung, die für Fahrzeuge im Straßennetz gilt	Artikel 2 Nr. 26 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„Datenaktualisierung“ bezeichnet	alle Änderungen vorhandener Daten, einschließlich der Löschung und der Hinzufügung neuer oder zusätzlicher Elemente	Artikel 2 Nr. 9 Delegierte Verordnung RTTI (2014)

			Artikel 2 Nr. 7 Delegierte Verordnung RTTI (2022) Artikel 2 Nr. 2 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)
„Dateninhaber“ bezeichnet	eine juristische Person, eine betroffene Person oder eine öffentliche oder private Einrichtung, die nach geltendem Unionsrecht oder nationalem Recht berechtigt ist, Zugang zu den im Anhang aufgeführten Datenarten zu gewähren oder sie unter ihrer Kontrolle weiterzugeben		Artikel 2 Nr. 14 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„Datennutzer“ nach RTTI (2022) bezeichnet	eine Straßenverkehrsbehörde, einen Straßenbetreiber, einen Mautbetreiber, einen Diensteanbieter und einen Hersteller digitaler Karten oder eine andere Einrichtung, die Daten verwendet, um Verkehrsinformationen in Echtzeit zu erstellen oder, sofern dies nach den vom Dateninhaber festgelegten Bedingungen zulässig ist, die Daten für andere mobilitätsbezogene Zwecke verwendet		Artikel 2 Nr. 15 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„Datennutzer“ nach AFIR bezeichnet	Behörden, Straßenbehörden, Straßenbetreiber, Betreiber von Lade- und Tankstellen, Forschungseinrichtungen oder Nichtregierungsorganisationen, Mobilitätsdienstleister, E-Roaming-Plattformen, Anbieter digitaler Karten und jede andere Stelle, die Daten zur Bereitstellung von Informationen, zur Schaffung von Diensten oder zur Durchführung von Forschungsarbeiten oder Analysen zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe nutzen möchte;		Artikel 2 Nr. 2 Nr. 16 Verordnung AFIR
„Dienst zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen“ bezeichnet	einen Echtzeit-Verkehrsinformationsdienst, der ein vereinbartes Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Inhalte bereitstellt und von einer maximalen Zahl von Endnutzern mit minimalem Aufwand genutzt werden kann		Artikel 2 I) Delegierte Verordnung SRTI
„Diensteanbieter“ nach S5TP	jede öffentliche oder private Stelle, die den Nutzern Informationsdienste anbietet		Artikel 2 Nr. 3 Delegierte Verordnung S5TP
„Diensteanbieter“ nach RTTI (2014) bezeichnet	einen öffentlichen oder privaten Anbieter von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten für Nutzer und Endnutzer, es sei denn, es handelt sich um einen bloßen Informationsübermittler		Artikel 2 Nr. 14 Delegierte Verordnung RTTI (2014) Artikel 2 Nr. 12 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„dynamische Daten“ nach RTTI (2022) bezeichnet	Daten, die sich häufig oder regelmäßig ändern		Artikel 2 Nr. 6 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„dynamische Daten“ nach AFIR bezeichnet	Daten, die sich häufig oder regelmäßig verändern;		Artikel 2 Nr. 2 Nr. 20 Verordnung AFIR

„dynamische Informationen“ nach SSTP	Informationen, die zu jedem Zeitpunkt die verfügbare Kapazität eines Parkplatzes oder seinen aktuellen Status (frei/belegt/geschlossen) angeben	Artikel 2 Nr. 8 Delegierte Verordnung SSTP
„dynamische Reise- und Verkehrsdaten“ bezeichnet	die im Anhang aufgeführten Daten für verschiedene Verkehrsträger, die sich häufig oder regelmäßig ändern	Artikel 2 Nr. 7 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)
„dynamische Straßenstatusdaten“ bezeichnet	unter Nummer 2 des Anhangs aufgeführte Straßendaten, die sich häufig oder regelmäßig ändern und Straßenstatus beschreiben	Artikel 2 Nr. 7 Delegierte Verordnung RTTI (2014)
„Echtzeit-Verkehrsinformationen“ nach RTTI (2014) bezeichnet	die über ein beliebiges Kommunikationsmittel von Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreibern oder Diensteanbietern aus statischen Straßendaten, dynamischen Straßendaten, Verkehrsdaten oder einer Kombination dieser Daten für Nutzer und Endnutzer gewonnenen Informationen	Artikel 2 Nr. 10 Delegierte Verordnung RTTI (2014)
„Echtzeit-Verkehrsinformationen“ nach RTTI (2022) bezeichnet	Informationen, die aus Daten über die Infrastruktur, Daten über Vorschriften und Beschränkungen, Daten über den Zustand des Netzes und Daten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes oder deren Kombination gewonnen werden	Artikel 2 Nr. 8 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„Echtzeit-Verkehrsinformationsdienst“ nach RTTI (2014) bezeichnet	einen IVS-Dienst, der Nutzer und Endnutzer unmittelbar mit Echtzeit-Verkehrsinformationen versorgt	Artikel 2 Nr. 11 Delegierte Verordnung RTTI (2014)
„Echtzeit-Verkehrsinformationsdienst“ nach RTTI (2022) bezeichnet	einen IVS-Dienst, der Endnutzer unmittelbar mit Echtzeit-Verkehrsinformationen versorgt	Artikel 2 Nr. 9 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„eingeschränkte Sicht“ bezeichnet	Bedingungen, die die Sichtweite der Fahrer verringern und die Sicherheit beeinträchtigen könnten	Artikel 2 f) Delegierte Verordnung SRTI
„Endnutzer“ nach SRTI bezeichnet	die Fahrer, für die das Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsdaten bereitgestellt wird	Artikel 2 k) Delegierte Verordnung SRTI
„Endnutzer“ nach RTTI (2014) bezeichnet	Straßenutzer — natürliche oder juristische Personen —, die Zugang zu Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten haben	Artikel 2 Nr. 16 Delegierte Verordnung RTTI (2014)
„Endnutzer“ nach RTTI (2022) bezeichnet	alle Verkehrsteilnehmer und natürlichen oder juristischen Personen, die Zugang zu Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten haben	Artikel 2 Nr. 16 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„Endnutzer“ nach MIMTIS bezeichnet	natürliche oder juristische Personen, die Zugang zu Verkehrsinformationen haben	Artikel 2 Nr. 12 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)

„Endnutzer“ bezeichnet	eine natürliche oder juristische Person, die einen alternativen Kraftstoff zur unmittelbaren Verwendung in einem Fahrzeug erwirbt;	Artikel 2 Nr. 2 Nr. 24 Verordnung AFIR
„Falschfahrer“ bezeichnet	ein Fahrzeug, das auf der falschen Seite einer Straße mit geteilten Richtungsfahrbahnen und somit entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung fährt	Artikel 2 g) Delegierte Verordnung SRTI
„Fernstraße“ bezeichnet	eine Straße außerhalb von Stadtgebieten, die große Städte und/oder Regionen miteinander verbindet und weder als Teil des transeuropäischen Gesamtstraßennetzes noch als Autobahn eingestuft ist	Artikel 2 Nr. 23 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„FRAND-Bedingungen“ (faire, angemessene und diskriminierungsfreie Bedingungen) bezeichnet	Lizenzbedingungen, die nach Treu und Glauben ausgehandelt werden und den Zugang zu Diensten oder Daten gegen eine gerechte Vergütung und zu gleichen oder ähnlichen Bedingungen, wie sie für andere Nutzern gelten, ermöglichen.	Artikel 2 Nr. 32 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„für die Straßenverkehrssicherheit relevante Verkehrsinformationen“ bezeichnet	Daten, die erforderlich sind, um den Dienst zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen zu erbringen, und mittels privater oder öffentlicher Quellen erhoben werden	Artikel 2 m) Delegierte Verordnung SRTI
„historische Verkehrsdaten“ bezeichnet	die im Anhang aufgeführten, bei früheren Messungen festgestellten Verkehrsmerkmale für unterschiedliche Uhrzeiten, Tage und Jahreszeiten, einschließlich des Auslastungsgrads, der Durchschnittsgeschwindigkeit und der durchschnittlichen Reisezeit	Artikel 2 Nr. 14 Delegierte Verordnung MMTIS (2017)
„im Fahrzeug erzeugte Daten“ bezeichnet	Daten, die durch das Fahrzeug selbst oder durch ein in das Fahrzeug eingebettetes Bordgerät oder durch persönliche Geräte, die IVS-Anwendungen anbieten, während der Nutzung des Fahrzeugs erzeugt werden	Artikel 2 Nr. 30 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„Informationsdienst“	jeden Dienst, der den Nutzern Orientierungshilfe bietet und es ihnen ermöglicht, die vorgeschriebenen Ruhezeiten und Pausen einzuhalten, wildes Parken zu verringern und die Nutzung von Parkplätzen zu optimieren;	Artikel 2 Nr. 6 Delegierte Verordnung SSTP
„Infrastrukturbetreiber“ bezeichnet	öffentliche oder private Stellen oder Unternehmen, die insbesondere für die Einrichtung und die Unterhaltung der Infrastruktur oder von Teilen davon zuständig sind	Artikel 2 Nr. 23 Delegierte Verordnung MMTIS (2017)
„Inhaber im Fahrzeug erzeugter Daten“ bezeichnet	eine Einrichtung, die sich mit der Erfassung, Aggregation oder anderweitigen Verarbeitung im Fahrzeug erzeugter Daten zur Erfüllung der Datenschutzerfordernungen befasst	Artikel 2 Nr. 31 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„intelligente Verkehrssysteme“ oder „IVS“	Systeme, bei denen Informations- und Kommunikationstechnologien im Straßenverkehr, einschließlich seiner Infrastrukturen, Fahrzeuge und Nutzer, sowie beim Verkehrs- und Mobilitätsmanagement und für Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern eingesetzt werden	Artikel 4 Nr. 1 IVS-Richtlinie
„Interoperabilität“	die Fähigkeit von Systemen und der ihnen zugrunde liegenden Geschäftsabläufe, Daten auszutauschen und Informationen und Wissen weiterzugeben	Artikel 4 Nr. 2 IVS-Richtlinie

„IVS-Anwendung“	ein operationelles Instrument für die Anwendung von IVS	Artikel 4 Nr. 3 IVS-Richtlinie
„IVS-Dienst“	die Bereitstellung einer IVS-Anwendung innerhalb eines genau definierten organisatorischen und operativen Rahmens mit dem Ziel, zur Erhöhung der Nutzersicherheit, der Effizienz und des Komforts und/oder zur Erleichterung oder Unterstützung von Abläufen im Verkehr und bei Reisen beizutragen	Artikel 4 Nr. 4 IVS-Richtlinie
„IVS-Diensteanbieter“	einen Anbieter eines öffentlichen oder privaten IVS-Dienstes	Artikel 4 Nr. 5 IVS-Richtlinie
„IVS-Nutzer“	Nutzer von IVS-Anwendungen oder -Diensten, einschließlich Reisende, besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer, Nutzer und Betreiber der Straßenverkehrsinfrastruktur, Flottenmanager und Betreiber von Notdiensten;	Artikel 4 Nr. 6 IVS-Richtlinie
„Kompatibilität“	die allgemeine Eignung eines Geräts oder Systems, zusammen mit anderen Geräten oder Systemen zu arbeiten, ohne dass dies Veränderungen erforderlich machen würde	Artikel 4 Nr. 12 IVS-Richtlinie
„Kontinuität der Dienste“	die Fähigkeit zur unionsweiten nahtlosen Bereitstellung von Diensten in Verkehrsnetzen	Artikel 4 Nr. 13 IVS-Richtlinie
„Kurzzeitbaustelle“ bezeichnet	vorübergehende Straßenarbeiten, die auf oder neben der Fahrbahn durchgeführt werden und aufgrund der kurzen Dauer dieser Arbeiten nur durch eine minimale Beschilderung gekennzeichnet sind	Artikel 2 e) Delegierte Verordnung SRTI
„Mautbetreiber“ bezeichnet	eine öffentliche oder private Einrichtung, die die Rolle eines Mautdiensteanbieters oder Mauterhebers im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates (13) übernimmt	Artikel 2 Nr. 13 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„Metadaten“ bezeichnet	eine strukturierte Beschreibung des Inhalts von Daten, die das Auffinden von Daten und deren Nutzung erleichtern	Artikel 2 Nr. 18 Delegierte Verordnung RTTI (2014) Artikel 2 Nr. 18 Delegierte Verordnung RTTI (2022) Artikel 2 Nr. 3 Delegierte Verordnung MMTIS (2017)
„Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen“ bezeichnet	alle extrahierten, aggregierten und verarbeiteten sicherheitsrelevanten Straßenverkehrsdaten, die öffentliche und/oder private Straßenbetreiber und/oder Dienstleister Endnutzern über jeglichen Übermittlungskanal bereitstellen	Artikel 2 n) Delegierte Verordnung SRTI
„mobiles Gerät“	ein tragbares Kommunikations- oder informationstechnisches Gerät, das zur Unterstützung des Fahrers und/oder des Verkehrsbetriebs in einem Fahrzeug mitgeführt werden kann	Artikel 4 Nr. 8 IVS-Richtlinie
„Mobilitätsdienstleister“ bezeichnet	eine juristische Person, die einem Endnutzer gegen Entgelt Dienstleistungen erbringt, einschließlich des Verkaufs von Auflade- oder Betankungsdiensten;	Artikel 2 Nr. 2 Nr. 36 Verordnung AFIR

„multimodale Reiseinformationen“ bezeichnet	die über ein beliebiges Kommunikationsmittel aus statischen und/oder dynamischen Reise- und Verkehrsdaten gewonnenen Informationen für Nutzer und Endnutzer, die mindestens zwei Verkehrsträger umfassen und einen Vergleich der Verkehrsträger ermöglichen	Artikel 2 Nr. 21 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)
„nachfrageorientierte Verkehrsangebote“ bezeichnen	Personenverkehrsdienste, die durch eine flexible Routenführung gekennzeichnet sind, wie z. B. Car Sharing, Car Pooling, Bike Sharing, Ride Sharing, Taxis und Anrufsysteme. Für diese Dienste ist vor der Erbringung gewöhnlich eine Interaktion zwischen dem Anbieter des Abrufl-Verkehrsdienstes und den Endnutzern erforderlich	Artikel 2 Nr. 17 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)
„nationaler Zugangspunkt“ bezeichnet	eine von einem Mitgliedstaat eingerichtete digitale Schnittstelle, die eine zentrale Anlaufstelle für den Zugang zu Daten darstellt;	Artikel 2 Nr. 2 Nr. 38 Verordnung AFIR
„nicht ausgeschilderte Straßenblockierung“ bezeichnet	eine vollständige oder teilweise Blockierung oder Sperrung einer Straße, die nicht angemessen gesichert und ausgeschildert wurde	Artikel 2 h) Delegierte Verordnung SRTI
„Norm“	eine Norm im Sinne des Artikels 1 Nummer 6 der Richtlinie 98/34/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Juni 1998 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (16)	Artikel 4 Nr. 18 IVS-Richtlinie
„Nutzer des Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen“ bezeichnet	eine juristische oder natürliche Person, die sich an den Diensten zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen beteiligt, wie öffentliche und private Straßenbetreiber, Verkehrsmanager, Dienstleister und im Bereich der Verkehrsinformationen tätige Rundfunkanbieter	Artikel 2 j) Delegierte Verordnung SRTI
„Nutzer“ nach SSTP	alle Fahrer von Lastkraftwagen und anderen gewerblichen Fahrzeugen, Disponenten, Spediteure, Verkehrsleitungsorgane oder sonstigen Akteure wie Frachtleigner, Versicherungsgesellschaften, Straßenverkehrsbehörden und Polizeikräfte. Sie erhalten die Informationen von den Dienstleistern	Artikel 2 Nr. 2 Delegierte Verordnung SSTP
„Nutzer“ nach RTTI (2014) bezeichnet	Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Diensteanbieter und Hersteller digitaler Karten	Artikel 2 Nr. 15 Delegierte Verordnung RTTI (2014)
„Nutzer“ nach MIMTIS bezeichnet	natürliche oder juristische Personen, die den nationalen Zugangspunkt nutzen, wie z. B. Verkehrsbehörden, Verkehrsbetreiber, Reiseinformationsdienstleister, Hersteller digitaler Karten, Anbieter von Abrufl-Verkehrsdiensten und Infrastrukturbetreiber	Artikel 2 Nr. 11 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)
„Plattform“	ein im Fahrzeug eingebautes Gerät oder externes Gerät, das die Einführung, die Bereitstellung, den Betrieb und die Einbindung von IVS-Anwendungen und -Diensten ermöglicht	Artikel 4 Nr. 9 IVS-Richtlinie
„Prioritätszone“	einen von den nationalen Behörden festgelegten Abschnitt, an dem auf einem oder mehreren sicheren Parkplätzen ein Mangel an Stellplätzen besteht, der durch die Bereitstellung von Informationen über andere ungenutzte Parkplatzkapazitäten innerhalb derselben Zone verringert werden kann	Artikel 2 Nr. 13 Delegierte Verordnung SSTP

„Prioritätszonen“ bezeichnet	insbesondere in städtischen Gebieten gelegene Straßenabschnitte, die von den nationalen Behörden nach Grad der Verkehrsüberlastung oder aufgrund anderer Erwägungen im Rahmen des Verkehrsmanagements erforderlichenfalls als solche eingestuft werden und weder Teil des transeuropäischen Gesamtstraßennetzes noch Autobahnen sind	Artikel 2 Nr. 1 Delegierte Verordnung RTTI (2014)
„Privatstraße“ bezeichnet	eine Straße, die nicht Eigentum einer öffentlichen Straßen- oder Verkehrsbehörde ist, mit Ausnahme von Straßen, die zwar Eigentum einer öffentlichen Straßen- oder Verkehrsbehörde sind, aber einer privaten Einrichtung in Form einer Verwaltungskonzession überlassen worden sind	Artikel 2 Nr. 24 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„Reisedaten“	Basisdaten wie Fahrpläne und Tarife öffentlicher Verkehrsmittel als erforderliche Grundlage für die Bereitstellung multimodaler Reiseinformationen vor und während der Reise zur Erleichterung der Planung, Buchung und Anpassung der Reise	Artikel 4 Nr. 16 IVS-Richtlinie
„Reiseinformationsdienst“ bezeichnet	einen IVS-Dienst, einschließlich digitaler Karten, der Nutzern und Endnutzern unmittelbar Reise- und Verkehrsinformationen für mindestens einen Verkehrsträger bereitstellt;	Artikel 2 Nr. 13 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)
„Reiseinformationsdienstleister“ bezeichnet	einen öffentlichen oder privaten Anbieter von Reise- und Verkehrsinformationen für Nutzer und Endnutzer, bei dem es sich nicht um einen bloßen Informationsübermittler handelt	Artikel 2 Nr. 16 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)
„Routenplanungsergebnis“ bezeichnet	die aus einer Reiseanfrage eines Endnutzers resultierende Reiseroute in maschinenlesbarem Format einschließlich des/der verwendeten Übergangspunkte(s)	Artikel 2 Nr. 22 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)
„Rückmeldungen der Nutzer“	Informationen der Parkplatznutzer mit persönlichen und anonymen Hinweisen für andere künftige Nutzer und die Betreiber von Lkw-Parkplätzen	Artikel 2 Nr. 7 Delegierte Verordnung SSTP
„Schnittstelle“	eine Einrichtung zwischen Systemen, die der Verbindung und der Kommunikation zwischen den Systemen dient	Artikel 4 Nr. 11 IVS-Richtlinie
„sicherer Parkplatz“	einen Parkplatz für gewerbliche Nutzer, der es diesen ermöglicht, wildes Parken zu vermeiden, und der zur Sicherheit von Fahrern und Fracht beiträgt	Artikel 2 Nr. 1 Delegierte Verordnung SSTP
„Spezifikation“	die verbindliche Festlegung von Bestimmungen mit Anforderungen, Verfahren oder sonstigen relevanten Regeln	Artikel 4 Nr. 17 IVS-Richtlinie
„statische Daten“ bezeichnet	Daten, die sich nicht häufig oder regelmäßig ändern	Artikel 2 Nr. 5 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„statische Informationen“	die der Beschreibung des Parkplatzes dienenden Informationen des Parkplatzbetreibers	Artikel 2 Nr. 9 Delegierte Verordnung SSTP

„statische Reise- und Verkehrsdaten“ bezeichnet	die im Anhang aufgeführten Daten für verschiedene Verkehrsträger, die sich nie, selten oder nicht regelmäßig ändern	Artikel 2 Nr. 8 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)
„statische Straßendaten“ bezeichnet	unter Nummer 1 des Anhangs aufgeführte Straßendaten, die sich nicht häufig oder regelmäßig verändern	Artikel 2 Nr. 6 Delegierte Verordnung RTTI (2014)
„Straßenbetreiber“ bezeichnet	eine öffentliche oder private Einrichtung, die für die Instandhaltung und Verwaltung von Straßen zuständig ist	Artikel 2 Nr. 13 Delegierte Verordnung RTTI (2014) Artikel 2 Nr. 11 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„Straßendaten“	die Daten über Merkmale der Straßeninfrastruktur einschließlich fest installierter Verkehrszeichen oder ihrer geregelten Sicherheitsmerkmale	Artikel 4 Nr. 14 IVS-Richtlinie
„Straßenverkehrsbehörde“ bezeichnet	eine Behörde, die für die Planung, Überwachung und den Betrieb von Straßen zuständig ist, die in ihre territoriale Zuständigkeit fallen	Artikel 2 Nr. 12 Delegierte Verordnung RTTI (2014) Artikel 2 Nr. 10 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„Suchdienste“ bezeichnet	Dienste, die die Suche nach den gewünschten Daten anhand des Inhalts der entsprechenden Metadaten und die Anzeige dieses Inhalts ermöglichen	Artikel 2 Nr. 19 Delegierte Verordnung RTTI (2014) Artikel 2 Nr. 19 Delegierte Verordnung RTTI (2022) Artikel 2 Nr. 4 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)
„Tiere, Personen, Hindernisse, Gegenstände auf der Fahrbahn“ bezeichnet	Situationen, in denen sich unerwartet Tiere, Gegenstände, Hindernisse oder Personen auf der Fahrbahn befinden, so dass Ausweichmanöver erforderlich sein könnten	Artikel 2 c) Delegierte Verordnung SRTI
„transeuropäisches Gesamtstraßennetz“ bezeichnet	die Straßenverkehrsinfrastruktur, die Teil des Gesamtnetzes gemäß der Definition in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ist	Artikel 2 Nr. 2 Nr. 67 Verordnung AFIR
„Transeuropäisches Kernstraßennetz“ bezeichnet	die Straßenverkehrsinfrastruktur, die Teil des Kernnetzes gemäß der Definition in der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ist	Artikel 2 Nr. 2 Nr. 68 Verordnung AFIR Artikel 2 Nr. 1 Delegierte Verordnung RTTI (2014) Artikel 2 Nr. 1 Delegierte Verordnung RTTI (2022)

„transeuropäisches Straßennetz“ bezeichnet	das Straßennetz im Sinne des Anhangs I Abschnitt 2 des Beschlusses Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (7) mit Ausnahme städtischer Knotenpunkte	Artikel 2 a) Delegierte Verordnung SRTI
„Übergangspunkt“ bezeichnet	den Bahnhof, Haltepunkt oder Ort, an dem zwei Routenplanungsergebnisse von Reiseinformationsdiensten verknüpft und zu einer Reise verbunden werden	Artikel 2 Nr. 20 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)
„unentgeltlich“ bedeutet	dass der Dienst zur Bereitstellung des Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinfos erbracht wird, ohne dass den Endnutzern dafür am Ort der Nutzung zusätzliche Kosten entstehen	Artikel 2 p) Delegierte Verordnung SRTI
„ungesicherte Unfallstelle“ bezeichnet	einen Bereich, in dem sich ein Unfall ereignet hat und der noch nicht von der zuständigen Stelle gesichert wurde	Artikel 2 d) Delegierte Verordnung SRTI
„Verfügbarkeit von Daten“ bezeichnet	das Vorhandensein von Daten in digitalem, maschinenlesbarem Format;	Artikel 2 Nr. 2 Nr. 9 Verordnung AFIR
„Verkehrsbehörde“ bezeichnet	eine Behörde, die innerhalb ihrer territorialen Zuständigkeit für das Verkehrsmanagement oder die Planung, Überwachung und Verwaltung eines bestimmten Verkehrsnetzes und/oder bestimmter Verkehrsträger verantwortlich ist	Artikel 2 Nr. 9 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)
„Verkehrsbetreiber“ bezeichnet	eine öffentliche oder private Einrichtung, die für die Aufrechterhaltung und Verwaltung von Verkehrsdiensten zuständig ist	Artikel 2 Nr. 10 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)
„Verkehrsdaten“ nach IVS-Richtlinie	vergangenheitsbezogene Daten und Echtzeitdaten zum Straßenverkehrszustand	Artikel 4 Nr. 15 IVS-Richtlinie
„Verkehrsdaten“ nach RTTI (2014) bezeichnet	unter Nummer 3 des Anhangs aufgeführte Daten zur Straßenverkehrslage	Artikel 2 Nr. 8 Delegierte Verordnung RTTI (2014)
„Verkehrsdienst für Reisende“ bezeichnet	öffentliche oder private Verkehrsdienste oder sonstige Dienste, die der Allgemeinheit für die gemeinsame oder private Nutzung zur Verfügung stehen und verschiedene Verkehrsträger umfassen	Artikel 2 Nr. 24 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)
„Verkehrspläne“ bezeichnet	ständige Verkehrsmanagementmaßnahmen, die von Verkehrsmanagern mit dem Ziel der Kontrolle und Lenkung des Verkehrsflusses als Reaktion auf ständige oder wiederkehrende Verkehrsstörungen ausgearbeitet werden	Artikel 2 Nr. 21 Delegierte Verordnung RTTI (2014) Artikel 2 Nr. 21 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„Verkehrszeichen“ bezeichnet	Straßenverkehrsschilder, Signale, Vorrichtungen, Hinweise oder Fahrbahnmarkierungen, die eine Gefahr ausweisen, Personen auf zu treffende Vorsichtsmaßnahmen gegenüber einer solchen Gefahr hinweisen, das Bestehen einer Straßenverkehrsregelung anzeigen oder eine solche Regelung im Einklang mit dem Wiener Übereinkommen über Straßenverkehrszeichen umsetzen	Artikel 2 Nr. 22 Delegierte Verordnung RTTI (2022)

<p>„Verknüpfung von Diensten“ bezeichnet</p>	<p>die Verbindung lokaler, regionaler und nationaler Reiseinformationssysteme über technische Schnittstellen, um Routenplanungsergebnisse oder andere Ergebnisse von Programmierschnittstellen (API), die auf statischen und/oder dynamischen Reise- und Verkehrsinformationen basieren, bereitzustellen</p>	<p>Artikel 2 Nr. 19 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)</p>
<p>„vorübergehend rutschige Fahrbahn“ bezeichnet</p>	<p>einen unvorhergesehenen Zustand der Straßenoberfläche, der dazu führt, dass die Fahrbahn für einen bestimmten Zeitraum rutschig ist, und eine geringe Haftung des Fahrzeugs auf der Fahrbahn bewirkt</p>	<p>Artikel 2 b) Delegierte Verordnung SRTI</p>
<p>„wichtige Datenarten“ bezeichnet</p>	<p>Arten von Daten, die für eine gesteigerte Zuverlässigkeit von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten, die sichere und effiziente Reisedienste von Tür zu Tür und künftige Mobilitätsdienste unterstützen, als wesentlich betrachtet werden</p>	<p>Artikel 2 Nr. 29 Delegierte Verordnung RTTI (2022)</p>
<p>„wildes Parken“</p>	<p>das Anhalten oder Abstellen von Lastkraftwagen außerhalb sicherer Parkplätze auf Autobahnen oder Korridoren, Standstreifen oder überfüllten Parkplätzen</p>	<p>Artikel 2 Nr. 11 Delegierte Verordnung SSTP</p>
<p>„Zugänglichkeit von Daten“ nach RTTI und MIMTIS bezeichnet</p>	<p>die Möglichkeit, Daten jederzeit in einem maschinenlesbaren Format anfordern und erhalten können</p>	<p>Artikel 2 Nr. 5 Delegierte Verordnung RTTI (2014)                  Artikel 2 Nr. 4 Delegierte Verordnung RTTI (2022)                  Artikel 2 Nr. 1 Delegierte Verordnung MIMTIS (2017)</p>
<p>„Zugänglichkeit von Daten“ nach AFIR bezeichnet</p>	<p>die Möglichkeit, Daten jederzeit in einem maschinenlesbaren Format anzufordern und zu erhalten;</p>	<p>Artikel 2 Nr. 1 Verordnung AFIR</p>
<p>„Zugangspunkt“ nach SSTP</p>	<p>einen digitalen Zugangspunkt, an dem die Informationen über Parkplätze gesammelt, verarbeitet und für die weitere Verbreitung bereitgestellt werden. Diese Zugangspunkte bieten die Möglichkeit, die Informationsdienste grenzübergreifend bereitzustellen</p>	<p>Artikel 2 Nr. 12 Delegierte Verordnung SSTP</p>
<p>„Zugangspunkt“ nach SRTI bezeichnet</p>	<p>einen digitalen Zugangspunkt, an dem die für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Verkehrsinformationen, die für die Erreichung des Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen erforderlich sind, gesammelt, formatiert und für den Austausch und die Weiterverwendung zur Verfügung gestellt werden</p>	<p>Artikel 2 o) Delegierte Verordnung SRTI</p>
<p>„Zugangspunkt“ nach RTTI (2014) bezeichnet</p>	<p>eine digitale Schnittstelle, über die statische Straßendaten, dynamische Straßenstatusdaten und Verkehrsdaten zusammen mit den entsprechenden Metadaten Nutzern für die Weiterverwendung zugänglich gemacht werden oder über die die Quellen und Metadaten dieser Daten Nutzern für die Weiterverwendung zugänglich gemacht werden</p>	<p>Artikel 2 Nr. 17 Delegierte Verordnung RTTI (2014)</p>

„Zugangspunkt“ nach RTTI (2022) bezeichnet	eine digitale Schnittstelle, über welche die im Anhang aufgeführten Daten zusammen mit den entsprechenden Metadaten den Datennutzern zur Weiterverwendung zugänglich gemacht werden oder über welche die Quellen und Metadaten dieser Daten den Datennutzern zur Weiterverwendung zugänglich gemacht werden	Artikel 2 Nr. 17 Delegierte Verordnung RTTI (2022)
„Zugangspunkt“ nach MMTIS bezeichnet	eine digitale Schnittstelle, über die den Nutzern zumindest statische und historische Verkehrsdaten zusammen mit den entsprechenden Metadaten für die Weiterverwendung zugänglich gemacht werden oder über die den Nutzern die Quellen und Metadaten dieser Daten für die Weiterverwendung zugänglich gemacht werden	Artikel 2 Nr. 6 Delegierte Verordnung MMTIS (2017)
„Zuverlässigkeit von Informationen“	die Genauigkeit des bereitgestellten Informationsdienstes, gemessen an der Ist-Situation	Artikel 2 Nr. 10 Delegierte Verordnung SSTP





## Datenkategorien – PBefG und MMTIS-DeIVO

Nr. in PBefG	Kategorie PBefG	Service-Level	Oberkategorie, ggf. mit Einschränkung	Kategorie MMTIS-DeIVO
Linienverkehr, statisch				
1.a)	Name und Kontaktdaten des Anbieters	1.1	(d) trip plan computation for scheduled transport and transport on demand where relevant	(d) transport operators
1.a)	Routen			(a) connection where interchanges may be made (c) network topology and routes/lines (topology)
1.a)	Daten zur Barrierefreiheit			(i) vehicles, including their accessibility (such as low floor, wheelchair accessible, pram accessible) and accessibility of on-board services (such as toilets)
1.a)	Fahrpläne			(e) timetables (f) planned interchanges between guaranteed scheduled services (g) hours of operation
1.a)	Preise oder Tarifstruktur	1.2	(b) trip plans  (c) auxiliary information for scheduled transport and transport on demand where relevant	(a) operational calendar, mapping day types to calendar dates  (a) basic common standard fares: – fare network data (fare zones/stops and fare stages) – standard fare structures (point to point including daily and weekly fares, zonal fares, flat fares)
		1.3	(a) detailed common standard and special fare query for scheduled transport and transport on demand where relevant	(a) passenger classes (classes of passenger such as adult, child, senior, student, military/veteran, passenger with disability and passenger with reduced mobility, and qualifying conditions, and classes of travel) (b) common fare products (access rights such as zone/point-to-point including daily and weekly tickets/single/return, eligibility of access, basic usage conditions such as validity period/operator/time of travel/interchanging, standard point-to-point fares prices for different point-to-point pairs including daily and weekly fares/zonal fare prices/flat fare prices)

					(c) special fare products (offers with additional special conditions such as promotional fares, group fares, season passes, aggregated products combining different products, and add-on products such as parking and travel, minimum stay) (d) basic commercial conditions such as refunding/replacing/exchanging/transferring (e) basic booking conditions such as purchase windows, validity periods, routing restrictions zonal sequence fares, minimum stay
1.a)	Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten	1.2	(b) information service [keine]		(a) where and how to buy tickets for scheduled transport, including retail channels, fulfilment methods, payment methods
1.a)	Umweltstandard	1.3	(c) trip plans: [keine]		(b) parameters needed to calculate an environmental factor such as greenhouse gas emissions per vehicle type or passenger mile or per distance walked (c) parameters needed to calculate fuel consumption of conventional and alternative fuels
Linienverkehr, dynamisch					
Nr. in PBefg	Kategorie PBefg	Service-Level	Oberkategorie, ggf. mit Einschränkung	Kategorie MMTIS-DeIVO	
1.b)	Störungen	2.1	passing times, trip plans and auxiliary information [keine]	(a) disruptions, such as network closures and/or diversions, and when possible, the reason	(b) real-time status information, such as estimated departure and arrival times of services, delays, cancellations, guaranteed connections monitoring
1.b)	Ausfälle				
1.b)	Verspätungen				
1.b)	voraussichtliche Abfahrts- und Ankunftszeit				
1.b)	tatsächliche oder prognostizierte	2.3	occupancy information of the vehicle for scheduled transport and transport on demand where relevant		

Auslastung des Verkehrsmittels			
<b>Infrastruktur, Linie statisch</b>			
Nr. in PBefG	Kategorie PBefG	Service-Level	Oberkategorie, ggf. mit Einschränkung
1.c)	Bahnhöfe, Haltestellen und andere Zugangsknoten	1.1	(c) location search (access nodes) for scheduled transport and transport on demand where relevant
1.c)	Infrastruktur an den Zugangsknoten wie Plattformen, Verkaufsstellen, Treppenhäuser, Rolltreppen und Aufzügen		(h) stop facilities access nodes (including platform information, help desk/information points, ticket booths, lifts/stairs, entrances and exit locations)
1.c)	Daten zu deren Barrierefreiheit		(d) trip plan computation for scheduled transport and transport on demand where relevant
			(i) vehicles, including their accessibility (such as low floor, wheelchair accessible, pram accessible) and accessibility of on-board services (such as toilets) (j) accessibility of access nodes, and paths within an interchange (such as existence of lifts, escalators) (k) existence of assistance services (such as existence of on-site assistance)
<b>Infrastruktur, Linie dynamisch</b>			
Nr. in PBefG	Kategorie PBefG	Service-Level	Oberkategorie, ggf. mit Einschränkung
1.d)	aktueller Betriebsstatus der unter Buchstabe c genannten Zugangsknoten und	2.1	passing times, trip plans and auxiliary information [keine]
			(c) status of access node features (including dynamic platform information, operational lifts/escalators, closed entrances and exit locations) – for scheduled transport
			Kategorie MMTIS-DelVO

Gelegenheit statisch				
Nr. in PBefg	Kategorie PBefg	Service-Level	Oberkategorie, ggf. mit Einschränkung	Kategorie MMTIS-DeIVO
2.a)	Name und Kontaktdaten des Anbieters	1.1	(d) trip plan computation for scheduled transport and transport on demand where relevant	(d) transport operators
1.a)	Bediengebiet			(c) network topology and routes/lines (topology)
2.a)	Bedienzeiten			(g) hours of operation
2.a)	Daten zur Barrierefreiheit			(i) vehicles, including their accessibility (such as low floor, wheelchair accessible, pram accessible) and accessibility of on-board services (such as toilets) (k) existence of assistance services (such as existence of on-site assistance)
2.a)	Standorte und Stationen einschließlich ihrer Anzahl	1.1	(c) location search (access nodes) for scheduled transport and transport on demand where relevant	(a) identified access nodes (b) geometry/map layout structure of access nodes
2.a)	Preise	1.2	(c) auxiliary information for scheduled transport and transport on demand where relevant	(a) basic common standard fares: – fare network data (fare zones/stops and fare stages) – standard fare structures (point to point including daily and weekly fares, zonal fares, flat fares)
		1.3	(a) detailed common standard and special fare query for scheduled transport and transport on demand where relevant	(a) passenger classes (classes of passenger such as adult, child, senior, student, military/veteran, passenger with disability and passenger with reduced mobility, and qualifying conditions, and classes of travel) (b) common fare products (access rights such as zone/point-to-point including daily and weekly tickets/single/return, eligibility of access, basic usage conditions such as validity period/operator/time of travel/interchanging,

				standard point-to-point fares prices for different point-to-point pairs including daily and weekly fares/zonal fare prices/flat fare prices) (c) special fare products (offers with additional special conditions such as promotional fares, group fares, season passes, aggregated products combining different products, and add-on products such as parking and travel, minimum stay) (d) basic commercial conditions such as refunding/replacing/exchanging/transferring (e) basic booking conditions such as purchase windows, validity periods, routing restrictions zonal sequence fares, minimum stay
2.a)	Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten	1.3	(b) information service for transport on demand	how to book demand-responsive transport services, including retail channels, fulfilment methods, payment methods
2.a)	Umweltstandard	1.3	(c) trip plans: [keine]	(b) parameters needed to calculate an environmental factor such as greenhouse gas emissions per vehicle type or passenger mile or per distance walked (c) parameters needed to calculate fuel consumption of conventional and alternative fuels
<b>Gelegenheit dynamisch</b>				
Nr. in PBefG	Kategorie PBefG	Service-Level	Oberkategorie, ggf. mit Einschränkung	Kategorie MMTIS-DelVO
2.b)	Daten zur Verfügbarkeit von Fahrzeugen an Stationen und im Verkehr	2.1	passing times, trip plans and auxiliary information [keine]	(a) disruptions, such as network closures and/or diversions, and when possible, the reason (b) real-time status information, such as estimated departure and arrival times of services, delays, cancellations, guaranteed connections monitoring
2.b)	inklusive deren Auslastung in Echtzeit	2.3	occupancy information of the vehicle for scheduled transport and transport on demand where relevant	

2.b)	Daten zu den tatsächlich abgerechneten Kosten	-
------	--	---

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates (NKR) gem. § 6 Abs. 1 NKR-G**

**Entwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten und zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (NKR-Nr. 7103)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Regelungsentwurf mit folgendem Ergebnis geprüft:

**I Zusammenfassung**

<b>Bürgerinnen und Bürger</b>	keine Auswirkungen
<b>Wirtschaft</b>	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	rund 9,1 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund 860 000 Euro
<b>Verwaltung</b>	
<b>Bund</b>	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	rund 2,7 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund 1,7 Mio. Euro
<b>Länder</b>	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	rund 1,5 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	keine Auswirkungen

<p>„One in one out“-Regel</p> <p>Digitaltauglichkeit (Digitalcheck)</p>	<p>Der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben stellt im Sinne der „One in one out“-Regel der Bundesregierung kein „In“ dar, da er allein aus der Umsetzung von EU-Recht resultiert.</p> <p>Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt.</p>
<p>KMU-Betroffenheit</p>	<p>Es wurde kein KMU-Test durchgeführt.</p>
<p>Umsetzung von EU-Recht</p>	<p>Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1-Umsetzung von EU-Recht hinausgegangen wird.</p>
<p>Evaluierung</p> <p style="text-align: right;"><b>Ziele:</b></p> <p style="text-align: right;"><b>Kriterien/Indikatoren:</b></p> <p style="text-align: right;"><b>Datengrundlage:</b></p>	<p>Die Neuregelung wird 5 Jahre nach Inkrafttreten evaluiert.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ermöglichung und Verbesserung multimodaler Reise- und Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste</li> <li>• Sicherstellung einer verbesserten Datenverfügbarkeit und -qualität</li> <li>• Anzahl verfügbarer Datensätze</li> <li>• Erfüllung von Qualitätskriterien der Datensätze</li> <li>• Verfügbarkeit und Abrufe von Datenschnittstellen</li> <li>• Befragung von Betroffenen</li> <li>• Monitoring durch Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten</li> </ul>
<p>Nutzen des Vorhabens</p>	<p>Das Ressort hat den Nutzen des Vorhabens im Vorblatt des Regelungsentwurfs wie folgt beschrieben:</p> <p>Schaffung einer Grundlage für</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• modernere Mobilitätsdienstleistungen</li> <li>• und Innovationen und neue Geschäftsmodelle im Mobilitätssektor</li> </ul>
<p><b><u>Regelungsfolgen</u></b></p> <p>Die Ermittlung und Darstellung der Regelungsfolgen erfolgte mit Hilfe des Statistischen Bundesamtes und ist nachvollziehbar sowie methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände.</p> <p><b><u>Digitaltauglichkeit</u></b></p> <p>Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt. Der NKR begrüßt, dass das Ressort bei der Erarbeitung des Regelungsvorhabens frühzeitig Zusammenhänge visuell dargestellt und potenziell Betroffene sowie Experten in die Erarbeitung mit einbezogen hat.</p>	

## II Regelungsvorhaben

Mit dem Regelungsvorhaben soll ein einheitlicher rechtlicher Rahmen zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten für Dateninhaber und Datennutzer geschaffen werden. Zu den Zielen des Regelungsvorhabens zählen u.a.:

- Ermöglichung und Verbesserung multimodaler (anbieterübergreifender) Reise- und Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme
- Bessere Datenverfügbarkeit und -qualität, Abbau von Hürden bei der Datennutzung
- Verkehrsträgerübergreifende einheitliche Regeln für die Datenbereitstellung, um EU-weite Interoperabilität sicherzustellen

Mit der Umsetzung des Vorhabens werden zwei Bundesbehörden betraut:

- Eine Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten (bei der Bundesanstalt für Straßenwesen, BASt) soll technische Vorgaben festlegen und Dateninhabern und Datennutzern bei Fragen zur Erfüllung der Anforderungen unterstützen.
- Das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) soll mit der Durchsetzung betraut werden und dazu Anordnungen zur Beachtung von Leitlinien und Vorgaben der Koordinierungsstelle treffen sowie Zwangsgelder und Geldbußen festsetzen.

## III Bewertung

### III.1 Erfüllungsaufwand

#### **Bürgerinnen und Bürger**

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand.

#### **Wirtschaft**

Für die Wirtschaft fällt **jährlicher Erfüllungsaufwand** von rund **9,1 Mio. Euro** sowie **einmaliger Erfüllungsaufwand** von rund **860 000 Euro** an. Dieser Erfüllungsaufwand resultiert im Wesentlichen aus den folgenden Vorgaben:

- Bereitstellung von Auslastungsdaten von öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr

Zur Bereitstellung der Daten werden bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen Schnittstellenanpassungen erforderlich. Das Ressort geht von einem **einmaligen Erfüllungsaufwand** von rund **860 000 Euro** sowie **jährlichem Erfüllungsaufwand** von rund **86 000 Euro** aus.

- Wartung und Pflege digitaler Prozessabläufe sowie Zusammenarbeit zur Verbesserung der Datenqualität

Im Zusammenhang mit der Wartung und Pflege digitaler Prozessabläufe sowie der Zusammenarbeit zur Verbesserung der Datenqualität entsteht Dateninhabern, welche Daten an den Nationalen Zugangspunkt (National Access Point, NAP) liefern müssen, sowie den Datennutzern zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand. Das Ressort schätzt auf Basis von Angaben des Statistischen Bundesamtes, dass rund 470 ÖPNV-Aufgabenträger und rund 1 575 Unternehmen als Dateninhaber sowie rund 3 500 Unternehmen als Datennutzer betroffen sind. Bei insgesamt 5 500 betroffenen Organisationen und einem geschätzten jährlichen Aufwand von rund eineinhalb Personentagen bei einem Tagessatz von 1 090 Euro/Organisation schätzt das Ressort nachvollziehbar, dass insgesamt ein **jährlicher Erfüllungsaufwand** von rund **9 Mio. Euro** anfällt.

### Verwaltung

Der jährliche Erfüllungsaufwand der Verwaltung erhöht sich um rund **4,2 Mio. Euro**. Davon entfallen rund **2,7 Mio. Euro auf den Bund** und **1,5 Mio. Euro auf die Länder**. Beim **Bund** fällt zudem **einmaliger Erfüllungsaufwand** von rund **1,7 Mio. Euro** an.

#### Bund

- IT-System für Aufgaben der Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten

Für den Erwerb und die Einführung eines softwarebasierten automatisierten Systems für die Zusammenarbeit zwischen Datennutzern und Dateninhabern zur Verbesserung der Genauigkeit der Mobilitätsdaten geht das Ressort von einem **einmaligen Erfüllungsaufwand** von rund **1,7 Mio. Euro** aus.

- Aufgaben der Koordinierungsstelle und Weiterentwicklung IT-System

Für die kommunikativen und technisch koordinierenden Aufgaben einschließlich der Weiterentwicklung des IT-Systems fällt nach Schätzungen des Ressorts für den Bundeskoordinator ein **jährlicher Erfüllungsaufwand** von rund **2,3 Mio. Euro** an.

- Durchsetzung durch BALM

Für die Durchsetzung des Mobilitätsdatengesetzes durch das BALM geht das Ressort von einem **jährlichen Erfüllungsaufwand** von rund **336 000 Euro** aus.

#### Länder

- Wartung und Pflege digitaler Prozessabläufe sowie Zusammenarbeit zur Verbesserung der Datenqualität

Auch Länder (einschließlich) der Kommunen liefern Daten an den NAP und sind deshalb von der Wartung und Pflege digitaler Prozessabläufe sowie der Zusammenarbeit zur Verbesserung der Datenqualität betroffen. Auf Seiten der Länder und Kommunen sind die Dateninhaber die

Straßenverkehrsbehörden der für die Straßen insbesondere verantwortlichen Landkreise und kreisfreien Städte; u.a. sind Universitäten und Forschungseinrichtungen Datennutzer. Insgesamt schätzt das Ressort einen **jährlichen Erfüllungsaufwand** von rund **1,5 Mio. Euro**.

### III.2 Alternativenprüfung

Im Rahmen der Beteiligungsverfahren wurde u.a. der im Gesetzentwurf verfolgte Open-Data-Grundsatz kritisiert. Als Alternative wurden nach dem EU-Recht zulässige Zahlungen an Dateneinhaber gefordert.

Das Ressort hat die Alternative im Lichte der EU-Vorgaben geprüft und sieht in dem Open-Data-Grundsatz die effizienteste und bürokratieärmste Lösung. Bei möglichen Zahlungen stünde geringen Beträgen an die Dateneinhaber ein hoher Verwaltungsaufwand gegenüber. Auch ergäben sich Auswirkungen auf Nutzungsbedingungen. Im Ergebnis trägt die Entgeltfreiheit nach Angaben des Ressorts zur Bürokratievermeidung bei.

### III.3 Digitaltauglichkeit

Das Ressort hat Möglichkeiten zum Digitalen Vollzug der Neuregelungen (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt.

#### Frühzeitiges Beteiligungsverfahren

Der NKR begrüßt, dass das Ressort bei der Erarbeitung des Regelungsvorhabens frühzeitig Zusammenhänge visuell dargestellt und potenziell Betroffene sowie Experten in die Erarbeitung mit einbezogen hat. Zugleich hat das Ressort bei der eigenen Arbeit zusammen mit dem Work4Germany Fellowship-Programm der Bundesregierung innovative Arbeitsmethoden (z.B. Hypothesentabelle mit Stakeholderanalyse verbunden, Nutzer- und Akteurprofile, Flussdiagramme, Bewertungsmatrix bei gegensätzlichen Positionen) mit bestehenden Arbeitshilfen zur besseren Rechtsetzung und dem Digitalcheck verbunden. Der NKR sieht in der offenen Kommunikation über das Vorhaben und den innovativen Arbeitsprozess an dem Gesetz ein Positivbeispiel für gute Rechtsetzung<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Siehe z.B. Erfahrungsbericht auf der Website der DigitalService GmbH des Bundes <https://digitalservice.bund.de/blog/praxistaugliches-mobilitaetsdatengesetz-ein-work4germany-erfahrungsbericht> (Abgerufen: 16.07.2024)

Gleichwohl bleiben viele Aspekte zur Zusammenarbeit der Koordinierungsstelle und der Länder zunächst offen und sollen in einer eigenen Verwaltungsvereinbarung geregelt werden. Der NKR empfiehlt auch hierbei die Digitaltauglichkeit zu beachten.

#### Schnittstellenstandardisierung- und Umsetzung

Die Bereitstellung sowie das Abrufen von Mobilitätsdaten erfordern die Festlegung von Standards für Schnittstellen. Die Standardisierung ist notwendig, um langfristig eine effiziente und ressourcenschonende Datenbereitstellung und -verarbeitung seitens der Kommunen und Verkehrsunternehmen zu ermöglichen. Bei einem erheblichen Teil der Daten gibt es zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Schnittstellenspezifikation. Der NKR weist darauf hin, dass für die Erarbeitung der Spezifikation und Umsetzung der Schnittstellen ausreichend Übergangszeit eingeräumt werden sollte.

#### **III.4 KMU**

Es wurde kein KMU-Test durchgeführt.

#### **III.5 Umsetzung von EU-Recht**

Das Regelungsvorhaben dient der Umsetzung mehrerer EU-Vorgaben. Dem NKR liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass mit dem Vorhaben über eine 1:1 Umsetzung von EU-Recht hinausgegangen wird.

#### **III.6 Evaluierung**

Das Ressort beabsichtigt nach fünf Jahren zu evaluieren, ob Dateninhaber Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt in einer angemessenen Qualität und zu standardisierten Bedingungen bereitstellen (Ziel). Zur Erreichung dieses Ziels vergleicht das Ressort die Anzahl der verfügbaren Datensätze, die Erfüllung von Qualitätskriterien der Datensätze sowie die Verfügbarkeit und Abrufe von Datenschnittstellen (Indikatoren). Hierzu nutzt es Befragungen von Dateninhabern und Datennutzenden sowie ein Monitoring durch die Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten (Datengrundlage).

### **IV Ergebnis**

Die Ermittlung und Darstellung der Regelungsfolgen erfolgte mit Hilfe des Statistischen Bundesamtes und ist nachvollziehbar sowie methodengerecht. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt hiergegen im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände. Das Ressort hat Möglichkeiten zum digitalen Vollzug der Neuregelung (Digitaltauglichkeit) geprüft und hierzu einen Digitalcheck mit nachvollziehbarem Ergebnis durchgeführt. Der NKR begrüßt, dass das Ressort bei

der Erarbeitung des Regelungsvorhabens frühzeitig Zusammenhänge visuell dargestellt und potenziell Betroffene sowie Experten in die Erarbeitung mit einbezogen hat.

26. Juli 2024

Lutz Goebel  
*Vorsitzender*

Gudrun Grieser  
*Berichterstatterin*

# Dialog und Unterstützung der Koordinierungsstelle mit und für Dateninhaber bei der Erfüllung der Pflichten gemäß MDG

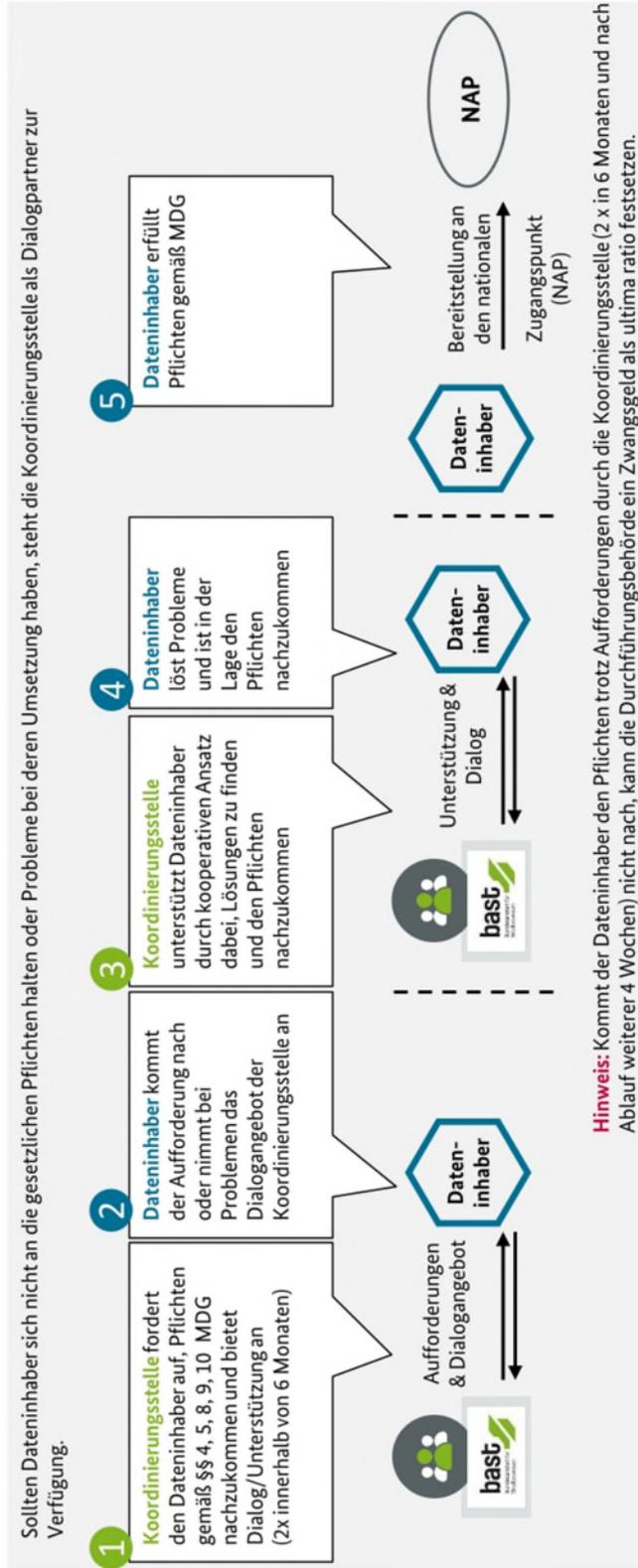


Abbildung 1: Darstellung Dialog und Unterstützung durch Koordinierungsstelle



## Der Koordinierungsstelle unterstützt Dateninhaber bei ihren Bereitstellungspflichten und überwacht die Einhaltung

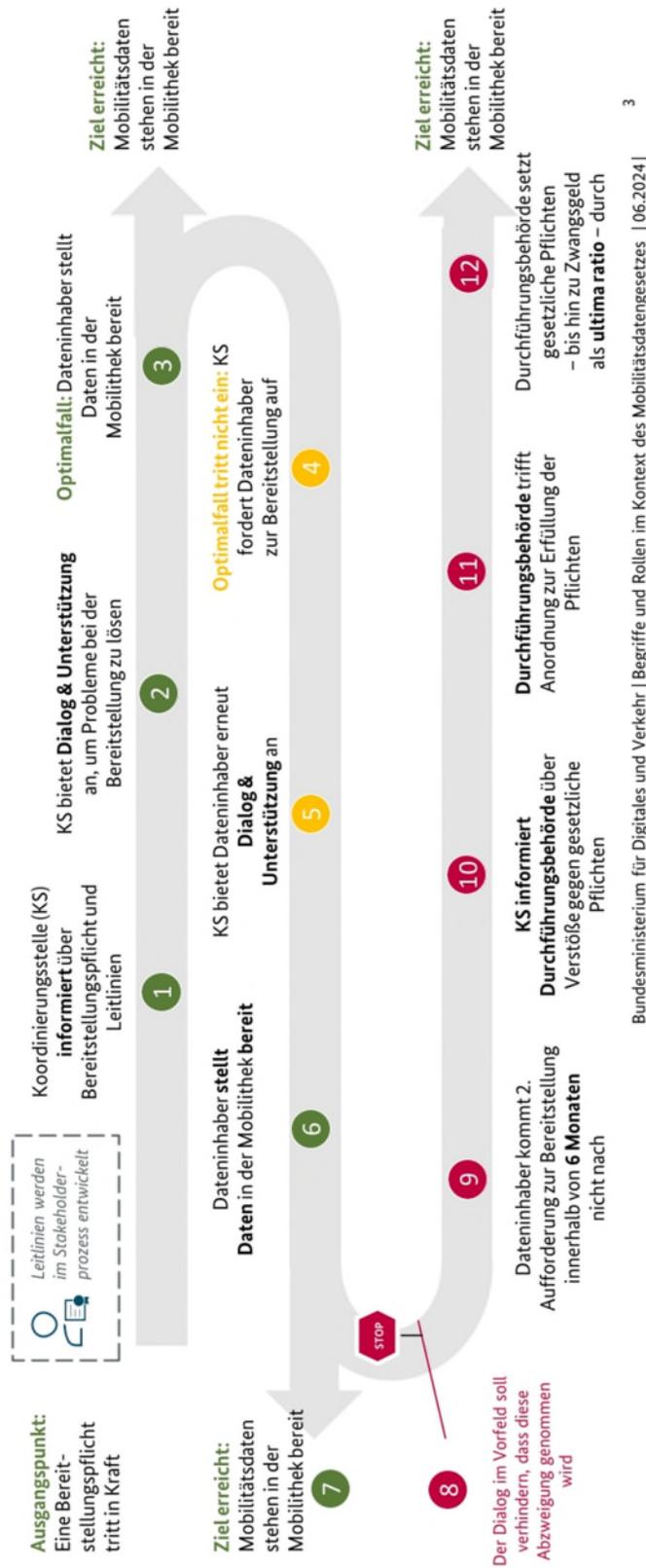


Abbildung 3: Darstellung Prozessablauf Datenbereitstellung