

**22.11.24**

## **Stellungnahme** des Bundesrates

---

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

Der Bundesrat hat in seiner 1049. Sitzung am 22. November 2024 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 (§ 3 Absatz 1 Nummer 5 MDG)

In Artikel 1 sind in § 3 Absatz 1 Nummer 5 nach dem Wort „Schnittstelle“ die Wörter „oder eine Datenplattform“ einzufügen.

Begründung:

Es handelt sich um eine technische Präzisierung. Der Begriff der Schnittstelle legt nahe, dass an den Daten keine Veränderung vorgenommen wird und diese auf Ebene des Landessystems nicht unmittelbar genutzt oder verarbeitet werden sollen. Dies sollte jedoch nicht ausgeschlossen werden. Der Begriff der Datenplattform lässt ein breiteres Spektrum an technischen Umsetzungsmöglichkeiten zu. Auch die aktuell gültige Fassung von § 3a Absatz 5 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) geht ersichtlich davon aus, dass die Landessysteme über eine Schnittstelle mit dem Nationalen Zugangspunkt verbunden sind, aber sich ihre Funktion nicht darin erschöpft, als Schnittstelle zu fungieren.

## 2. Zu Artikel 1 (§ 4 Absatz 1 Satz 2 und 3 – neu – MDG)

In Artikel 1 sind dem § 4 Absatz 1 folgende Sätze anzufügen:

„Sensible betriebswirtschaftliche Daten sind zum Schutz der Wettbewerbsneutralität von der Bereitstellungspflicht nach Satz 1 ausgenommen. Näheres hierzu ist in einer Verwaltungsvereinbarung zu regeln.“

### Begründung:

Das geplante Mobilitätsdatengesetz hat Auswirkungen auf diverse Mobilitätsbranchen, nimmt aber hinsichtlich der Bereitstellungspflichten keine Differenzierung der Verkehrsträger vor und lässt die unterschiedlichen Auswirkungen auf den Wettbewerb innerhalb und zwischen diesen Verkehrsträgern unberücksichtigt.

Mit einer undifferenzierten Bereitstellung der geforderten Mobilitätsdaten würde die gesamte Buchungslage für stationsbasierte Fahrzeuge und öffentliche Ladepunkte veröffentlicht werden. Diese Daten ließen Rückschlüsse auf die Wirtschaftlichkeit sowohl einzelner Stationsstandorte als auch des Geschäftsmodells der Dateninhaber insgesamt zu. Im Vergleich zu free-floating Sharing-Angeboten, bei denen nur die Verfügbarkeit der bereitgestellten Fahrzeuge einsehbar ist, könnte bei stationsbasierten Angeboten nach den Bereitstellungspflichten dieses Gesetzentwurfs die gesamte Buchungslage abgelesen werden. Hierbei handelt es sich um sensible betriebswirtschaftliche Daten. Letzten Endes würden Wettbewerbsbedingungen sowie die kommunale Zielsetzung der angestrebten Wettbewerbsneutralität untergraben werden. Eine Gefährdung der Prinzipien des Carsharing- und Ladepunktebetriebs würde zudem eine Gefährdung von verkehrlichen und stadtentwicklungspolitischen Zielen bedeuten.

Im Gegensatz zu den meisten anderen Mobilitätsdienstleistungen sind Carsharing-Angebote und öffentliche Ladepunkte nicht (mehr) öffentlich bezuschusst/gefördert, sondern erfolgen in der Regel rein privatwirtschaftlich. Lukrative Gebiete beziehungsweise Stationen würden für ortsfremde Anbieter schnell erkennbar. Zudem besteht die Gefahr, dass in den wirtschaftlich attraktiven innerstädtischen Bereichen zwar eine Ausweitung des Angebots durch weitere Anbieter erfolgt, in den weniger lukrativen peripheren Lagen sich die Situation jedoch eher verschlechtert, da hier die Wirtschaftlichkeit von Carsharing-Angeboten und öffentlichen Ladepunkten deutlich schwieriger und nur über einen längeren Zeitraum zu erreichen ist.

Für die Kommunen besteht die Gefahr, dass lokalen Kooperationspartnern die Wirtschaftsgrundlage, vor allem für innenstadtfernere Lagen, entzogen wird, obwohl sich diese bislang gut in die kommunalen Gesamtstrategien für Mobilität und Verkehr integriert haben. Beeinträchtigungen der Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit von stationsgebundenen Carsharing-Angeboten haben auch Auswirkungen auf das betriebliche Mobilitätsmanagement – sowohl von privaten Unternehmen als auch von öffentlichen Einrichtungen. Dies

betrifft beispielsweise auch die öffentliche Verwaltung und städtische Gesellschaften der Freien Hansestadt Bremen, die zunehmend auf Carsharing-Angebote setzen, um ihren eigenen Fuhrpark zu reduzieren, Kosten für das Flottenmanagement und Stellplatzgebühren zu sparen sowie ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten im Tagesgeschäft des öffentlichen Dienstes zu fördern.

3. Zu Artikel 1 (§ 4 Absatz 3 Nummer 1 MDG)

In Artikel 1 ist § 4 Absatz 3 Nummer 1 zu streichen.

Begründung:

Die Regelung hat in ihrer jetzigen Fassung keinen Mehrwert. So ist bereits fraglich, wie Daten hinsichtlich der Auslastung von „Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderung“ ermittelt werden sollen, da diese zumeist nicht automatisiert gewonnen werden können. Darüber hinaus ist der Erfahrungswert derartiger Daten fraglich, da auf Vorrangsitzen nicht nur Menschen mit Behinderung sitzen können, sondern auch alle anderen Fahrgäste.

4. Zu Artikel 1 (§ 5 Absatz 2,  
Absatz 3 Satz 1 MDG)

In Artikel 1 ist § 5 wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 2 ist das Wort „berechtigt“ durch das Wort „verpflichtet“ zu ersetzen und nach der Angabe „§ 4“ ist das Wort „vorrangig“ einzufügen.
- b) In Absatz 3 Satz 1 sind nach dem Wort „hat“ die Wörter „sich gegenüber den verantwortlichen Dateninhabern dafür einzusetzen,“ einzufügen.

Begründung:

Landessysteme spielen bereits heute eine zentrale Rolle für die Sammlung, Zusammenführung, Konsolidierung und Weitergabe von Mobilitätsdaten an die Mobilithek, den Nationalen Zugangspunkt (NAP) für Mobilitätsdaten in Deutschland. Diese Strukturen sind Voraussetzung für die Umsetzbarkeit bestehender und künftiger Datenbereitstellungspflichten. Die Regelung in § 5 Absatz 2 hat daher – wie schon heute für bestimmte Mobilitätsdaten in § 3a Absatz 5 PBefG geregelt – eine Vorranglieferung über die Landessysteme vorzusehen, insbesondere um Doppelaufwand zu vermeiden.

Auch bei einer vorrangigen Bereitstellung von Mobilitätsdaten über Landesysteme muss die Verantwortung für die Qualität der Daten nach dem Urheberprinzip allerdings bei den Dateninhabern verbleiben. Denn die Dateninhaber stehen am Anfang der Prozesskette. Die Landesysteme haben sich gegenüber den Dateninhabern für die Bereitstellung qualitativer Daten einzusetzen. Eine entsprechende Anpassung der Regelung in § 5 Absatz 3 Satz 1 ist daher notwendig.

#### 5. Zu Artikel 1 (§ 10 Absatz 4 – neu – MDG)

In Artikel 1 ist dem § 10 folgender Absatz anzufügen:

„(4) Eine Einbeziehung der Länder bei der Erstellung und Aktualisierung der Leitlinien nach Absatz 1 und Empfehlungen nach Absatz 2 ist über die Verwaltungsvereinbarung nach § 7 Absatz 5 sicherzustellen.“

#### Begründung:

Nach derzeitigem Wortlaut des Gesetzentwurfes besteht für die Koordinierungsstelle gemäß den Regelungen in § 10 eine Verpflichtung, Leitlinien zu Datenstandards, Mindestprofilen, Qualitätsstandards und weiteren technischen Einzelheiten hinsichtlich der Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten und Metadaten aufzustellen (Absatz 1). Des Weiteren sind durch die Koordinierungsstelle Empfehlungen von Maßnahmen zu erarbeiten, wie die Bereitstellung personenbezogener Daten verhindert werden kann (Absatz 2). Die Leitlinien nach § 10 Absatz 1 unterfallen bei Nichteinhaltung dem Sanktionsrahmen, wie er in § 11 Absatz 3 geregelt ist.

Aufgrund der föderal angelegten Mobilitätsdaten-Architektur existieren bereits heute Landesysteme, die ihrerseits an einer standardisierten Datenbereitstellung arbeiten. Auch gibt es bereits Standards in der unter Beteiligung der Länder erarbeiteten Mobilitätsdatenverordnung, die zum 1. Dezember 2028 außer Kraft tritt. Zwar sieht § 7 Absatz 5 bereits eine Zusammenarbeit zwischen Koordinierungsstelle und den Landesystemen vor, die in einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern geregelt wird, allerdings leitet sich daraus kein Anspruch für die Länder ab, dass eine Beteiligung an der Entwicklung von Leitlinien für Daten- und Qualitätsstandards in der Verwaltungsvereinbarung thematisiert wird.

Aufgrund des hohen Stellenwerts der Leitlinien nach § 10 Absatz 1, die dem Sanktionsrahmen des geplanten Gesetzes unterfallen, und im Sinne einer einheitlichen föderalen Datenstruktur, erscheint das Einbeziehen der Länder bei der Erstellung der Leitlinien dringend erforderlich. Dies soll durch die Einfügung des neu formulierten Absatzes klargestellt und verbindlich geregelt werden.

Bezüglich der Empfehlungen nach § 10 Absatz 2 erscheint eine Einbeziehung der Länder ebenfalls sinnvoll, weswegen auch dies geregelt werden sollte.

6. Zu Artikel 1 (§ 11 Absatz 4 Satz 2 MDG)

Artikel 1 § 11 Absatz 4 Satz 2 ist zu streichen.

Begründung:

Das Bundesamt für Logistik und Mobilität soll nach § 11 Absatz 4 Satz 2 MDG auch Zwangsmittel gegen juristische Personen des öffentlichen Rechts anwenden können. Dabei bleibt offen, welche der in Betracht kommenden Zwangsmittel damit im Einzelnen gemeint sind und zur Durchsetzung welcher Verpflichtungen aus dem MDG-Entwurf sie zum Einsatz kommen können sollen. Ausweislich der Einzelbegründung soll mit § 11 Absatz 4 Satz 2 MDG der Grundsatz aus § 17 VwVG durchbrochen werden, dass gegen Träger hoheitlicher Befugnisse nicht mit Mitteln des Verwaltungszwangs vorgegangen wird. Dieser beruht auf der Annahme, dass der Einsatz von Zwangsmitteln zur Rechtsdurchsetzung gegenüber Behörden mit dem regelmäßig koordinationsrechtlich geprägten Verhältnis zwischen Hoheitsträgern und dem Behördenansehen grundsätzlich nicht vereinbar ist.

Dass es sich bei den Verpflichtungen nach dem MDG-Entwurf um Pflichten handelt, zu deren Durchsetzung der Einsatz von Zwangsmitteln gegen andere Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts unter Durchbrechung des Grundsatzes aus § 17 VwVG geboten und angemessen wäre, erscheint insgesamt zweifelhaft. Insbesondere soweit das Bundesamt Zwangsmittel gegen Kommunen einsetzen können soll, erscheint dies unter Verweis auf die durch die Länder sichergestellte Rechtsaufsicht über die Kommunen, die ihre Verwaltung im Einklang mit geltendem Recht sicherstellt, nicht erforderlich. Daher sollte die Bestimmung ersatzlos entfallen.

7. Zu Artikel 2 Nummer 3 – neu – (§ 66 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 PBefG)

Dem Artikel 2 ist folgende Nummer anzufügen:

„3. § 66 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird aufgehoben.“

Begründung:

Der bisherige § 66 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) verweist allein auf die Umsetzung des § 57 Absatz 1 Nummer 12 PBefG. Da der § 57 Absatz 1 Nummer 12 PBefG jedoch gemäß Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b des Gesetzentwurfs aufgehoben wird, geht

die Berichtspflicht des § 66 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 PBefG ins Leere. Aus diesem Grunde ist die Regelung des § 66 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 PBefG ebenfalls aufzuheben.

#### 8. Zum Gesetzentwurf allgemein

- a) Der Bundesrat begrüßt den vorliegenden Gesetzentwurf. Das Mobilitätsdatengesetz schafft einen einheitlichen Rahmen für die Erfüllung von Datenbereitstellungspflichten und trägt damit wesentlich dazu bei, Daten in höherer Qualität verfügbar zu machen. Dies verbessert die Transparenz und Zugänglichkeit und schafft damit eine wesentliche Grundlage für moderne Mobilitätsdienstleistungen, Innovationen und neue Geschäftsmodelle im Mobilitätssektor.
- b) Der Bundesrat bedauert jedoch, dass entsprechend dem Gesetzentwurf die im Fahrzeug erzeugten 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, nicht in den Regelungsumfang des Mobilitätsdatengesetzes aufgenommen werden und entsprechend nicht von den Vorgaben zur Datennutzung betroffen sind. Die Ergänzung von Fahrzeugdaten ist insbesondere deswegen wichtig, weil sie relevante Informationen zur Auslastung und zum Zustand von Straßen liefern können. Die Bereitstellung ermöglicht es, umfassendere Mobilitätslösungen für die verschiedenen Verkehrsmittel zu entwickeln.
- c) Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, den Bereich der Fahrzeugdaten zeitnah im Rahmen einer Folgenovelle in den Regelungsumfang des Mobilitätsdatengesetzes zu ergänzen. In diesem Rahmen sollte eine Ausnahmemöglichkeit von der Veröffentlichung für solche Datensätze geschaffen werden, die wettbewerbsrelevant oder aus anderen Gründen besonders sensibel sein könnten. Die Ausnahmemöglichkeit sollte dabei keine im Fahrzeug erzeugten Daten umfassen, die nach Artikel 6 Absatz 5 und Artikel 7 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 die Straßeninstandhaltung oder Verkehrssicherheit betreffen. Die Daten müssten in diesem Falle Straßenverkehrsbehörden und -betreibern zur Verfügung gestellt werden.