

## **Beschlussempfehlung und Bericht des Verkehrsausschusses (15. Ausschuss)**

**zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung  
– Drucksachen 21/2999, 21/3507 –**

**Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Rechtsrahmens für intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern und die Datenbereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt**

### **A. Problem**

Das in Deutschland bestehende „Gesetz über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern“ (IVSG) von 2013 diene der nationalen Umsetzung des Rechtsrahmens, der 2010 von der Richtlinie 2010/40/EU gezogen wurde. Im Jahr 2023 wurde diese Richtlinie durch die Richtlinie (EU) 2023/2661 mit dem Ziel grundlegend überarbeitet, die Einführung intelligenter Verkehrssysteme zu beschleunigen, die Effizienz sowie die Sicherheit im Verkehr zu erhöhen und die Bürokratie zu reduzieren. Um diesen überarbeiteten europäischen Rechtsrahmen in nationales Recht umzusetzen, muss das bestehende IVSG neugefasst werden. Weiterhin dienen die vorgelegten Änderungsvorschläge der Konkretisierung der Regelungen des Gesetzentwurfs.

### **B. Lösung**

Entsprechende Neufassung des IVSG. Ein zentraler Aspekt ist die diskriminierungsfreie Bereitstellung von Daten.

**Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und Die Linke.**

### **C. Alternativen**

Keine.

### **D. Kosten**

Die Kosten wurden nicht erörtert.

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/2999, 21/3507 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) § 5 wird wie folgt geändert:

aa) Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Die zuständigen Stellen haben Daten gemäß § 2 Nummer 6 nach den in § 1 Absatz 2 Nummer 2 bis 6 bezeichneten Rechtsakten über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen. Ausgenommen sind Daten, die unter Artikel 10 der Verordnung (EU) 2021/782 fallen.“

bb) Absatz 4 wird durch den folgenden Absatz 4 ersetzt:

„(4) Die Bereitstellungspflicht über den Nationalen Zugangspunkt umfasst Auslastungsdaten nach Artikel 5 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 für straßengebundene und schienengebundene Linienverkehrsdienste. Hiervon ist der Personenfernverkehr gemäß § 42a Satz 1 des Personenbeförderungsgesetzes ausgenommen. Ausgenommen sind Daten, die unter Artikel 10 der Verordnung (EU) 2021/782 fallen.“

b) § 8 wird wie folgt geändert:

aa) Absatz 2 wird durch die folgenden Absätze 2 und 3 ersetzt:

„(2) Daten, die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellt werden, dürfen für jeden kommerziellen oder nichtkommerziellen Zweck genutzt werden. Die Bedingungen für die Datennutzung müssen transparent und nichtdiskriminierend sein.

(3) Ein Dateninhaber kann für von ihm bereitgestellte Daten eine Registrierung der Datennutzer sowie die Angabe des Nutzungszwecks verlangen.“

bb) Der bisherige Absatz 3 wird zu Absatz 4.

cc) Der bisherige Absatz 4 wird zu Absatz 5.

dd) Nach Absatz 5 wird der folgende Absatz 6 eingefügt:

„(6) Reiseinformationsdienstleister haben die Daten, die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellt werden, unverzüglich und vollständig sowie gemäß Artikel 8 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 gegenüber den Dateninhabern neutral, diskriminierungsfrei und unvoreingenommen weiterzuverwenden.“

c) § 10 Absatz 1 wird durch den folgenden Absatz 1 ersetzt:

„(1) Die Dateninhaber sind verpflichtet, auf Verlangen der Nationalen Stelle Eigenerklärungen auf elektronischem Wege abzugeben. Dateninhaber können mit der Bereitstellung von Daten am Nationalen Zugangspunkt zugleich die zugehörige Eigenerklärung abgeben.“

- d) § 14 wird wie folgt geändert:
- aa) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aaa) Nummer 2 wird durch die folgende Nummer 2 ersetzt:
- „2. die Pflichten von Stellen, die Aufgaben nach § 3 Absatz 1 und 2, § 6 Absatz 2 oder § 11 Absatz 3 wahrnehmen, insbesondere im Hinblick auf die Gewährleistung von Interoperabilität, Qualität, Aktualität, Zugänglichkeit und Sicherheit von Daten und IVS-Diensten,“.
- bbb) Nummer 5 wird gestrichen.
- ccc) Die Nummern 6 bis 9 werden zu den Nummern 5 bis 8.
- bb) Absatz 3 wird durch den folgenden Absatz 3 ersetzt:
- „(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 2, ausgenommen Nummer 3 Buchstabe a, bedürfen abweichend von Absatz 1 der Zustimmung des Bundesrates. Rechtsverordnungen nach Absatz 2 Nummer 4 sind im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Staatsmodernisierung zu erlassen.“
2. In Artikel 2 § 9 wird die Angabe „1. Dezember 2028“ durch die Angabe „30. November 2028“ ersetzt.

Berlin, den 25. März 2026

#### **Der Verkehrsausschuss**

**Tarek Al-Wazir**  
Vorsitzender

**Victoria Broßart**  
Berichterstatlerin

## Bericht der Abgeordneten Victoria Broßart

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 21/2999** in seiner 47. Sitzung am 4. Dezember 2025 beraten und dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung sowie dem Ausschuss für Digitales und Staatsmodernisierung zur Mitberatung überwiesen. An den Haushaltsausschuss wurde der Gesetzentwurf gemäß § 96 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages (GO-BT) überwiesen.

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Rechtsrahmens für intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern und die Datenbereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt – Drucksache 21/2999 – Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung“ auf Drucksache 21/3507 gilt nach § 77 Absatz 3 GO-BT als dem Verkehrsausschuss zur federführenden Beratung und dem Ausschuss für Digitales und Staatsmodernisierung zur Mitberatung überwiesen.

#### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll das bestehende IVSG von 2013 an die geänderte europäische Rechtslage angepasst und damit neugefasst werden. Damit soll ein neuer nationaler Rechtsrahmen für die Einführung, den Betrieb und die Qualitätssicherung intelligenter Verkehrssysteme in Straßenverkehr sowie deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern mit dem Ziel geschaffen werden, die Digitalisierung des Verkehrssektors zu fördern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Effizienz des Verkehrsmanagements zu verbessern und die Interoperabilität von Mobilitätsdiensten zu gewährleisten. Der Gesetzentwurf enthält etwa Verpflichtungen zur Datenbereitstellung durch Dateninhaber über den Nationalen Zugangspunkt, einschließlich Fristen und technischer Anforderungen. Weiterhin soll die Nationale Stelle, die bei der Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen (BASt) betrieben wird, mit koordinierenden Aufgaben, etwa im Hinblick auf die Qualitätssicherung, Beratung, Überwachung und Koordinierung der Datenbereitstellung, betraut werden.

#### III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der Ausschuss für Digitales und Staatsmodernisierung hat den Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/2999, 21/3507 in seiner 23. Sitzung am 25. März 2026 beraten. Der Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)64 wurde mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD und Die Linke angenommen. Der **Ausschuss für Digitales und Staatsmodernisierung** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und Die Linke die Annahme des Gesetzentwurfs in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf der Ausschussdrucksache 21(15)64 des federführenden Ausschusses. Zur Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 21/3507 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Der **Haushaltsausschuss** hat mitgeteilt, dass er die Unterrichtung durch die Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Rechtsrahmens für intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern und die Datenbereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt – Drucksache 21/2999 – Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung“ auf Drucksache 21/3507 in seiner 33. Sitzung am 25. März 2026 zur Kenntnis genommen hat.

#### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Verkehrsausschuss hat in seiner 17. Sitzung am 14. Januar 2026 beschlossen, eine öffentliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf auf Drucksachen 21/2999 durchzuführen. Diese fand in der 18. Sitzung am 26. Januar 2026 statt. An der Anhörung haben folgende Auskunftspersonen teilgenommen:

- Dr. Felix Gündling, triptix GmbH, Geschäftsführer;
- Felix Lennart Hake, Bitkom e. V., Bereichsleiter Mobility & Aviation;
- Stefan Kaufmann, Wikimedia Deutschland – Gesellschaft zur Förderung Freien Wissens e. V., Referent Politik und öffentlicher Sektor;
- Gunnar Nehrke, Bundesverband Carsharing e. V. (bcs), Geschäftsführer;
- Rüdiger Pape, BMW Group, Konzernkommunikation, Politik – Grundsatz Politik und Außenbeziehungen, Digitalpolitik;
- Martin Schmitz, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) e. V., Geschäftsführer Technik;
- Paul Schneider, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH, Researcher im Forschungsbereich Mobilität und Verkehrspolitik.

**Dr. Felix Gündling**, Geschäftsführer der triptix GmbH, vertrat die Auffassung, die Umsetzung des Gesetzes sei ein essenzieller Baustein, um statische und dynamische Verkehrsdaten offen und uneingeschränkt zur Verfügung zu stellen. Offene Daten seien zentral dafür, dass auch kleine Unternehmen und nicht nur finanzstarke Großkonzerne Mobilitätsplattformen entwickeln und anbieten könnten.

**Felix Lennart Hake** vom Branchenverband Bitkom begrüßte zwar die Regelungen zur Nationalen Stelle sowie zum System zur Verbesserung der Datenqualität grundsätzlich, aber die Pflicht zur unentgeltlichen und unbeschränkten Bereitstellung der Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt sei unverhältnismäßig weitreichend und gehe über die europäischen Vorgaben hinaus.

**Stefan Kaufmann** von Wikimedia Deutschland befürwortete die Orientierung des Gesetzentwurfs an den Open-Data-Leitlinien der EU hinsichtlich eines unentgeltlichen und unmittelbaren Zugangs und der Wiederverwendung der Informationen zu jedem Zweck sowie zu diskriminierungsfreien Standardlizenzen ausdrücklich, forderte aber, dass der direkte Zugang ohne Registrierungspflichten und die Verwendung international anerkannter Lizenzen – wie der Creative-Commons-Lizenzen – im Gesetz festgeschrieben werden.

**Gunar Nehrke** vom bcs gab zu bedenken, dass die Standort- und Verfügbarkeitsdaten von Carsharing-Fahrzeugen, die beim Nationalen Zugangspunkt nun öffentlich zugänglich und für jeden Zweck nutzbar gemacht werden sollen, den Kern des Geschäftsmodells von Carsharing-Anbietern darstellten. Wettbewerber aus dem In- und Ausland könnten bei Inkrafttreten der vorgeschlagenen Regelungen die bisher geschützten Daten sammeln und die Geschäftsmodelle deutscher Carsharing-Anbieter kopieren.

**Rüdiger Pape** von der BMW Group wies darauf hin, dass Rohdaten, die beispielsweise Fahrzeughersteller lieferten, wie etwa Fahrzustände, Warnereignisse oder Umgebungszustände, im ersten Schritt als Service nicht nutzbar seien und nachbearbeitet werden müssten. Das erfordere bestimmte Ressourcen und müsse daher mit einer Wertschöpfung hinterlegt werden.

**Martin Schmitz** vom VDV begrüßte das Ziel, qualitativ hochwertige, flächendeckende und intermodale Mobilitätsdaten zu schaffen, um Verkehrsangebote besser, intelligenter und nachhaltiger zu steuern. Die Verkehrsunternehmen seien auch unmittelbar von dem Gesetz betroffen, da der Entwurf vielfältige Anforderungen an sie – insbesondere in der Rolle als Inhaber von Mobilitätsdaten – stelle.

**Paul Schneider** vom Wuppertal Institut betonte die erheblichen Potenziale des Gesetzentwurfs, etwa mit Blick auf die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Mobilitätsdienstleistungssektors, die Verbesserung urbaner wie ländlicher Mobilität und für kostengünstige Fortschritte in Richtung Klimaneutralität. Dazu müssten Mobilitätsdaten umfassend für Reiseinformations- und Buchungsdienste verfügbar gemacht werden.

Die vorab abgegebenen, schriftlichen Stellungnahmen der oben genannten Sachverständigen wurden als Ausschussdrucksache 21(15)54-A-G verteilt und sind auf den Internetseiten des Ausschusses abrufbar. Hinsichtlich der Ergebnisse der öffentlichen Anhörung wird im Übrigen auf das Protokoll zur 18. Sitzung des Verkehrsausschusses verwiesen, das ebenfalls auf den Internetseiten des Verkehrsausschusses veröffentlicht wurde.

Der Verkehrsausschuss hat den Gesetzentwurf auf den Drucksachen 21/2999, 3507 in seiner 27. Sitzung am 25. März 2026 beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt (Ausschussdrucksache 21(15)64).

In der Beratung führte die **Fraktion der CDU/CSU** aus, der vorliegende Gesetzentwurf regle zum einen intelligente Verkehrssysteme und enthalte zum anderen Vorgaben eines klassischen Mobilitätsdatengesetzes, das bereits in der letzten Legislaturperiode diskutiert worden sei. Nachdem diese Diskussionen aber seinerzeit zu keinem Ergebnis geführt hätten, sei es gut, dass der vorliegende Gesetzentwurf nunmehr beraten und beschlossen werde. In der Branche habe es starke Vorbehalte gegen die Ideen für das Mobilitätsdatengesetz der letzten Legislaturperiode gegeben, die mit dem vorliegenden Gesetzentwurf und dem Änderungsantrag ausgeräumt würden. Das betreffe etwa die Verpflichtung hinsichtlich der dynamischen Auslastungsdaten, die nun ausschließlich für den Nahverkehr und nicht für den Fernverkehr gelten solle. Die Branche begrüße auch, dass die europarechtlichen Vorgaben umgesetzt würden, ohne darüberhinausgehende Verpflichtungen zu erlassen. Das diene dem Bürokratieabbau. Man sei weiterhin auf die Forderung eingegangen, dass Daten nur in maschinenlesbarer Form abgegeben werden müssten. Auch die Abgabe von Eigenerklärungen könne bürokratiearm erfolgen.

Der vorliegende Gesetzentwurf und der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen würden die Grundlage für die weiteren Entwicklungen in den Bereichen des autonomen Fahrens und der vernetzten Mobilität schaffen. Es gebe nun einen stabilen Rechtsrahmen, der zentrale Interessen berücksichtige und einen Mehrwert schaffe.

Die **Fraktion der AfD** begrüßte die grundsätzliche Idee des vorliegenden Gesetzentwurfs, kritisierte aber die Umsetzung. Befürchtet werde ein weiteres Anwachsen von Bürokratie. In der öffentlichen Anhörung sei deutlich geworden, dass damit europarechtliche Vorgaben übererfüllt würden. Weiterhin enthalte der Gesetzentwurf inhaltliche Aspekte des in der letzten Legislaturperiode gescheiterten Mobilitätsdatengesetzes. Das widerspreche dem Ziel der Bundesregierung, einen Richtungswechsel in der Politik vorzunehmen, und enttäusche die Wählerinnen und Wähler. Bezweifelt werde, dass der Gesetzentwurf den Erfüllungsaufwand korrekt abschätze. In der öffentlichen Anhörung sei hervorgehoben worden, dass die Umsetzung höhere als die angegebenen Kosten für die Verwaltung und die Wirtschaft verursachen werde. Erneut verletze der Bundesgesetzgeber das Konnexitätsprinzip undbürde den Kommunen immense Mehrbelastungen auf, ohne eine auskömmliche Finanzierung bereitzustellen. Man wünsche sich den Erfolg der Digitalisierung im Verkehrssektor und die Verbreitung von intelligenten Verkehrssystemen im Straßenverkehr. Der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen werde unterstützt.

Die **Fraktion der SPD** erläuterte, für die weiteren Entwicklungen im Mobilitätsbereich sei es unabdingbar, die Digitalisierung sowie den Austausch und die Verfügbarkeit von Daten voranzubringen. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf würden europarechtliche Vorgaben umgesetzt. Politik müsse diesen Prozess steuern, damit die wirtschaftliche Vormachtstellung privater Dritter nicht zu einer weiteren Monopolisierung in diesem Bereich führe. Die Regelungen über die Bereitstellung und Nutzbarkeit von Daten im Mobilitätssektor würden dazu einen Beitrag leisten. Der Gesetzentwurf tariere das Interesse der Allgemeinheit an der Nutzung der zur Verfügung gestellten Daten und berechtige Interessen derjenigen aus, die diese Daten erzeugten und anböten. Der Gesetzentwurf und der Änderungsantrag verfolgten das Ziel, Lösungen zu finden und Einwände zu adressieren, ohne den Kernnutzen des Gesetzes zu gefährden. Dieser liege darin, durch die Verfügbarkeit von Daten bessere, kundenfreundlichere und effizientere Mobilität zu ermöglichen. Es sei wichtig gewesen klarzustellen, welche Daten in welcher Art und Weise bereitzustellen seien und wer die Daten zu welchem Zweck nutze. Das sei der Hintergrund für die Registrierungspflicht.

Betont wurde die im Änderungsantrag enthaltene Pflicht, dass die Bereitstellung von Daten, die etwa von Reiseinformationsdienstleistern genutzt würden, um Mobilitätsangebote auf Portalen anzubieten, diskriminierungsfrei zu erfolgen habe. Das solle verhindern, dass Suchmaschinen und Dienstleister auch künftig bestimmte Reiseinformationsdienstleister aus wirtschaftlichen Gründen bevorzugten. Das stärke auch die Verbraucher, die dann besser entscheiden könnten, welcher Reiseinformationsdienstleister die für sie am besten geeigneten Angebote unterbreite.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hob hervor, es sei sehr erfreulich, dass ihre Kritik aufgenommen und entsprechende Änderungen am Gesetzentwurf vorgenommen worden seien. Die europarechtlichen Vorgaben hätten bis Ende Dezember 2025 in nationales Recht umgesetzt werden müssen. Es sei gut, dass dies jetzt geschehe, auch wenn bedauerlich sei, dass der Gesetzentwurf vor allem intelligente Verkehrssysteme auf der Straße adressiere. Wünschenswert wäre gewesen, auch andere Verkehrsträger in den Blick zu nehmen. Der Änderungsantrag, der eine Registrierungspflicht für die Datennutzer vorsehe, werde begrüßt. Die Klarstellung, dass die Informationen von den Anwendern diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden müssten, sei sehr sinnvoll. Kritisch bewertet werde, dass die Verordnungsermächtigung vorsehe, dass ausschließlich das Verkehrsministerium und der Bundesrat darüber entscheiden würden, welche Daten verarbeitet würden. Wünschenswert wäre gewesen, dem Deutschen Bundestag die Möglichkeit einzuräumen, darüber mitzuzentscheiden.

Die **Fraktion Die Linke** begrüßte die Zielsetzung des Gesetzentwurfs, kritisierte aber die Umsetzung. Es müssten Regelungen geschaffen werden, die eine Vernetzung innerhalb Deutschlands und damit eine gute Mobilität für alle Menschen auf ihren alltäglichen Wegen ermöglichten, auch ohne eigenes Fahrzeug und unter Nutzung von ÖPNV, Sharing-Angeboten, Fahrrad und Auto. Bereits in der öffentlichen Anhörung habe man sich für die bundesweit geltende Maxime „ein Weg – ein Ticket – eine App“ eingesetzt. Dafür seien Echtzeitinformationen notwendig. Der vorliegende Gesetzentwurf enthalte gute Ansätze, sei im Ergebnis aber nicht konsequent. Enttäuschend seien auch die Vorschläge durch den vorgelegten Änderungsantrag. Statt Open-Data-Richtlinien konsequent umzusetzen, etwa durch Creative-Commons-Lizensierung und eine Datennutzung ohne Registrierungspflicht, verfolgten die Koalitionsfraktionen entgegenstehende Ansätze. Die DB Fernverkehr AG werde explizit von der Pflicht zur Datenlieferung ausgenommen. Auslastungsdaten müssten nur vom ÖPNV bereitgestellt werden. Weiterhin könnten Dateninhaber eine Registrierung verlangen. Bisher teile die Bahn ihre Daten ausschließlich mit Google. Dies sei ein Wettbewerbsvorteil für dieses Unternehmen. Der Änderungsantrag sei ein Rückschritt, diene den Interessen der Privatwirtschaft und erschwere die Entwicklung von multimodalen Mobilitätsangeboten.

Der Verkehrsausschuss hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)64 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, AfD, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion Die Linke angenommen. Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und Die Linke, den Gesetzentwurf in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 21(15)64 anzunehmen. Zur Unterrichtung durch die Bundesregierung auf Drucksache 21/3507 empfiehlt er Kenntnisnahme.

## **B. Besonderer Teil**

### **Begründung zu den Änderungen des Gesetzentwurfs aufgrund der Beschlussempfehlung**

#### **Zu Nummer 1 (Artikel 1)**

##### **Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe aa (§ 5 Absatz 1 IVSG)**

Es wird das Anliegen des Bundestages aufgegriffen, klarzustellen, dass die allgemeine Datenbereitstellungspflicht nur für Informationen gilt, die bereits als maschinenlesbare Daten vorliegen.

Zudem soll durch eine verbesserte Formulierung klargestellt werden, dass die allgemeine Datenbereitstellungspflicht gemäß § 5 Absatz 1 nicht für Daten gilt, die unter Artikel 10 der Verordnung (EU) 2021/782 (Verordnung zur Regelung der Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr) fallen.

Zur ergänzenden Klarstellung sollen die Sätze 1 und 2 der Erläuterung ersetzt werden durch: „Absatz 1 regelt die allgemeine Bereitstellungspflicht von Daten, die bereits im maschinenlesbaren Format vorhanden sind. § 5 Absatz 1 Satz 2 stellt klar, dass die Regelungen gemäß Artikel 10 der VO 2021/782 nicht unter die allgemeine Datenbereitstellungspflicht des IVSG fallen.“

##### **Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 5 Absatz 4 IVSG)**

Mit der Änderung werden die Anliegen des Bundestages aufgegriffen, die Pflicht gemäß § 5 Absatz 4 zur Bereitstellung von Auslastungsdaten für den Fernbuslinienverkehr auszunehmen und auf straßengebundene und schie-

nengebundene Linienverkehrsdienste des Personennahverkehrs zu begrenzen. Bei der Überführung der Regelung des PBefG zu den Auslastungsdaten in das IVSG wird diese nun auf den straßengebundenen Linienverkehr im Bereich des Personennahverkehrs begrenzt. Zudem werden die Verkehre ausgenommen, die unter Artikel 10 der Verordnung 2021/782 fallen.

Durch die Herausnahme der Vorgaben zu den Vorrangplätzen werden lediglich die Spezifikationen nach EU-Recht umgesetzt.

Die Erläuterung zum § 5 Absatz 4 IVSG-E sind diesbezüglich überholt.

### **Zu Buchstabe b Doppelbuchstabe aa (§ 8 Absatz 2 und 3 – neu – IVSG)**

Die Änderung in Absatz 2 enthält eine begriffliche Ergänzung, um die unionsrechtlich vorgeschriebenen Grundsätze der Transparenz, Zweckoffenheit und Nichtdiskriminierung bei der Datennutzung beizubehalten, wie sie insbesondere aus der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 vorgegeben ist.

Mit der Änderung in Absatz 3 werden die Anliegen des Bundestages aufgegriffen eine bestmögliche Einführung des Dreiklangs „Registrierung, Lizenzierung, Einspruch ermöglichen“ zu unterstützen, um unter anderem den Dateninhabern die Einleitung rechtlicher Schritte infolge missbräuchlicher Datennutzung zu ermöglichen.

Es wird ein Verfahren zur Registrierung vorgesehen, dass ohne größere Änderung der Architektur der Mobiltheke realisiert werden kann. Die Mobiltheke soll weiterhin die Aufgaben eines Nationalen Zugangspunkts unterstützen als auch weiterhin Dateninhabern die Möglichkeit einräumen ein Datenangebot, d. h. Daten einschließlich Metadaten, nach dem Open-Data-Ansatz offen für eine uneingeschränkte Nutzung ohne vorherige Registrierung bereitzustellen.

Die Ziele einer breiten Datenverfügbarkeit und vereinfachten Datennutzung werden somit nicht beeinträchtigt, sondern die Verbreitung von Reise- und Verkehrsinformationen verbessert, Dateninnovationen wie KI-Anwendungen vorangetrieben und Geschäftsmodelle ermöglicht.

Dateninhaber können bei der Bereitstellung eines Datenangebotes eine Registrierung und Angabe eines Nutzungszwecks verlangen, um sich über die Nutzer dieses Datenangebotes zu informieren. Die Registrierung zu einem Datenangebot gilt für alle Datennutzer, sodass keine europarechtswidrige Diskriminierung berechtigter Nutzer entsteht (vgl. Artikel 8 Absatz 1 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926).

Bei der Registrierung müssen Datennutzer neben den üblichen Angaben wie Name, Anschrift und Kontaktdaten, angeben, für welche Zwecke die Datennutzung beabsichtigt wird (z. B. für die Bereitstellung von Reiseinformationen, Forschungszwecke, Aufgabenerfüllung durch öffentliche Stellen usw.).

Der NAP muss dafür die Möglichkeit einer automatisierten und unverzüglichen Registrierung gewährleisten. Dies ist bei der Mobiltheke, wie sie derzeit betrieben wird, der Fall. Zur Verwaltung des Zugangs haben sich Datennutzer beim Nationalen Zugangspunkt einmalig zu registrieren. Diese Registrierung begründet keinen Ermessens- oder Auswahlvorbehalt. Hinsichtlich der Zweckangabe soll der NAP einen standardisierten Zweckkatalog bereitstellen, aus dem Datennutzer ihren Nutzungszweck auswählen (insb. Reiseinformation, Forschung, Erfüllung öffentlicher Aufgaben, kommerzielle Analytik). Dieser Zweckkatalog muss noch implementiert werden.

Dateninhaber können über den NAP auf Opt-in-Basis einsehen, welche registrierten Datennutzer welche ihrer Daten unter welcher Zweckkategorie beziehen. Der Nationale Zugangspunkt stellt hierfür datenschutzkonforme Einsichts- und Exportfunktionen bereit. Die Verarbeitung personenbezogener Daten erfolgt zweckgebunden auf Grundlage dieses Gesetzes.

Die Wahrung von Geschäftsgeheimnissen vor unerlaubter Erlangung, Nutzung und Offenlegung sowie der Schutz der Mitbewerber, der Verbraucher und der sonstigen Marktteilnehmer vor unlauteren geschäftlichen Handlungen ist für wirtschaftlich erfolgreiche Geschäftsmodelle eine relevante Voraussetzung. Mit der Kenntnis, wer Daten zu welchen Zwecken nutzt, können Dateninhaber im Fall eines Verdachts auf ein rechtswidriges Verhalten ihre Ansprüche nach dem Gesetz zum Schutz von Geschäftsgeheimnissen sowie dem Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb geltend machen. Sie können außerdem den Betreiber des Nationalen Zugangspunkts umgehend benachrichtigen. Dieser ist befugt, bei Verdacht eines Rechtsverstoßes bis zur Klärung eine vorübergehende Sperre vorzunehmen.\*

\* Vgl. § 3 Absatz 2 der Nutzungsbedingungen der Mobiltheke <https://mobiltheke.info/terms-and-conditions> (zuletzt abgerufen am 23.02.2026).

Für die Einführung der Registrierungspflicht der Datennutzer mit Zweckangabe sowie der technischen Möglichkeit der Nachvollziehbarkeit der Datennutzung entstehen beim Nationalen Zugangspunkt einmalige Sachkosten in Höhe von 20.000 Euro.

#### **Zu Buchstabe b Doppelbuchstabe bb und cc (§ 8 Absatz 3 und 4 – alt – IVSG)**

Folgeänderung durch Änderung von Absatz 3.

#### **Zu Buchstabe b Doppelbuchstabe dd (§ 8 Absatz 6 – neu – IVSG)**

„Reiseinformationsdienst“ wird in der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 definiert und bezeichnet einen auf intelligenten Verkehrssystemen beruhenden Dienst, einschließlich digitaler Karten, der Datennutzern und Endnutzern Reise- und Verkehrsinformationen für mindestens einen Verkehrsträger bereitstellt.

Mit der Änderung werden die Anliegen des Bundestages aufgegriffen, eine unverzügliche und vollständige Einbeziehung der über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten in die Reiseinformationsdienste sicherzustellen. Des Weiteren betont die Regelung die Wichtigkeit der Vorschrift aus Artikel 8 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926, nach der die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten auf eine Weise weiterverwendet werden müssen, die gegenüber dem Dateninhaber neutral, diskriminierungsfrei und unvoreingenommen ist.

Das EU-Recht schreibt weiter vor, dass die Kriterien, anhand derer die Reiseoptionen unterschiedlicher Verkehrsträger oder deren Kombinationen in eine Rangfolge gebracht werden, transparent sein müssen, nicht auf Faktoren beruhen dürfen, die direkt oder indirekt mit der Identität des Datennutzers oder Endnutzers oder etwaigen geschäftlichen Interessen stehen, und auf alle teilnehmenden Datennutzer oder Endnutzer diskriminierungsfrei angewendet werden.

Der Betreiber des Nationalen Zugangspunktes hat technisch die Möglichkeiten, bei Verdacht eines Rechtsverstößes eine Sperrung des Zugangs für diese Datennutzer vorzunehmen.

#### **Zu Buchstabe c (§ 10 Absatz 1 IVSG)**

Mit der Änderung werden die Anliegen des Bundestages aufgegriffen, sicherzustellen, ein Verfahren für die Abgabe der Eigenerklärung zu wählen, das insbesondere für Dateninhaber aus der Wirtschaft aber auch der Behörden mit möglichst geringem Erfüllungsaufwand verbunden ist. Im Normalfall soll die Eigenerklärung zeitgleich mit der Einstellung eines Datenangebotes in der Mobiltheke abgegeben werden und dies ohne wesentlichen Mehraufwand. Bei Änderung des Datenangebotes wird dann auch die Erklärung mitaktualisiert. Nur bei Datenangeboten, zu denen noch keine Eigenerklärung vorliegt, soll diese auf Anforderung der Nationalen Stelle nachgeholt werden.

#### **Zu Buchstabe d Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe aaa (§ 14 Absatz 2 Nummer 2 IVSG)**

Mit der Änderung werden die Aufgaben der Stellen, zu denen eine Rechtsverordnung erlassen werden können, konkretisiert. Die Anpassung trägt den verfassungsrechtlichen Bedenken des Wissenschaftlichen Dienstes (Fachbereich EU 6, Fachbereich WD 3, Fachbereich WD 7 – EU 6 – 3000 – 089/25, WD 3 – 3000 – 107/25, WD 7 – 3000 – 091/25) Rechnung.

#### **Zu Buchstabe d Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe bbb (§ 14 Absatz 2 Nummer 5 IVSG)**

Die Nummer 5 wird gestrichen, da die Aufgabe der Nationalen Stelle in § 9 hinreichend dargestellt bzw. mit Anpassung von Absatz 2 Nummer 2 konkretisiert ist. Die Anpassung trägt den verfassungsrechtlichen Bedenken des Wissenschaftlichen Dienstes (Fachbereich EU 6, Fachbereich WD 3, Fachbereich WD 7 – EU 6 – 3000 – 089/25, WD 3 – 3000 – 107/25, WD 7 – 3000 – 091/25) Rechnung.

#### **Zu Buchstabe d Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe ccc (§ 14 Absatz 2 Nummern 6 bis 9 IVSG)**

Infolge der Streichung von Nummer 5 ändern sich die weiteren Nummerierungen.

#### **Zu Buchstabe d Doppelbuchstabe bb (§ 14 Absatz 3 IVSG)**

Mit den Änderungen werden die Vorgaben zur Beteiligung des Bundesrates ergänzt und konkretisiert.

**Zu Nummer 2 (Artikel 2 § 9)**

Mit der Änderung wird ein redaktioneller Fehler bereinigt.

Da nach Artikel 5 Satz 2 der Artikel 3 Absatz 2 am 1. Dezember 2028 in Kraft tritt, muss die Mobilitätsdatenverordnung bereits mit Ablauf des 30. November 2028 außer Kraft treten.

Berlin, den 25. März 2026

**Victoria Broßart**  
Berichterstatteerin



