

Referentenentwurf

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

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) die Ermöglichung anbieterübergreifender digitaler Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen.

B. Lösung

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 eine Anlaufstelle für technische und fachliche Unterstützung geschaffen.

Mit dem Mobilitätsdatengesetz wird ein Bundeskoordinator für Mobilitätsdaten eingeführt. Die Aufgaben des Bundeskoordinators umfassen die Festlegung technischer Vorgaben sowie die Kommunikation mit und die Unterstützung von Dateninhabern und Datennutzern. Der Bundeskoordinator bietet somit einen kontinuierlichen Dialog über technische und

fachliche Fragen und über die genauen Anforderungen für die Bereitstellung von Mobilitätsdaten über den NAP. Damit wird ein wesentliches Hemmnis bei der Datenbereitstellung beseitigt.

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 dem Bundeskoordinator wird eine von ihm unabhängige Behörde mit der Aufgabe der Datenaufsicht betraut, u. a. mit der Befugnis als ultima ratio Zwangsgelder und Geldbußen festzusetzen. Die beiden Rollen auf Bundesebene – Koordination und Aufsicht – sowie die Regulierung der Bund-Länder-Zusammenarbeit im Bereich Mobilitätsdaten werden dazu beitragen, bessere Datenverfügbarkeit sowie -qualität und 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.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) werden mit dem Mobilitätsdatengesetz die Aufgaben des Bundeskoordinators für Mobilitätsdaten (Bundeskoordinator) zugewiesen. Für die Wahrnehmung der Fachaufgaben des Bundeskoordinators 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 5 im gehobenen Dienst (gD)). Einmalige Personalkosten fallen voraussichtlich nicht an.

Für die Haushaltsjahre ab 2025 schlüsselt sich der Stellenbedarf wie folgt auf:

- Haushaltjahr 2025 – Einrichtung von 15 Planstellen, davon 12 hD-Stellen und 3 gD-Stellen.
- Haushaltjahr 2027 – Einrichtung von weiteren 7 Planstellen, davon 5 hD-Stellen und 2 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 Aufsichtsbehörde 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 Aufsichtsbehörde erfordert die Einrichtung von insgesamt 4 Planstellen (1 hD und 3 gD).

Eine Kompensation der Haushaltsausgaben durch Einnahmen aus Zwangsgeldern und Geldbußen 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 0,5 Planstellen 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.

Es fallen keine Bürokratiekosten aus Informationspflichten an.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung ändert 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.

Referentenentwurf Bundesministerium für Digitales und Verkehr

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 nach Artikel 4 Nummer 22 der 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 (ABl. L 207 vom 6. August 2010), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2023/2661 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L vom 30. November 2023) geändert worden ist.

§ 2

Zweck und Ziele des Gesetzes

(1) Zweck dieses Gesetzes ist es, auf die Dekarbonisierung des Verkehrssektors, die Ermöglichung von Innovationen und neuen Geschäftsmodellen sowie die Bereitstellung einer Datengrundlage für behördliche Aufgabenerfüllung wie die Verkehrsplanung hinzuwirken.

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

1. Diensteanbietern die Bereitstellung von hochwertigen und kontinuierlichen multimodalen Reiseinformationsdiensten sowie Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten zu ermöglichen,
2. eine breite Verfügbarkeit und angemessene Qualität von Mobilitätsdaten sicherzustellen,
3. Hürden 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. zur unionsweiten Harmonisierung der technischen Anforderungen an Dateninhaber und Datennutzer, darunter Spezifikationen für Normung, Zugänglichkeit und Qualität von Mobilitätsdaten beizutragen und
7. Diensteanbietern die Bereitstellung von Diensten mit einer anbieterübergreifenden digitalen Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen zu ermöglichen.

(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. Oktober 2017), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2024/490 (ABl. L vom 13. Februar 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. der „Nationale 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 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, Artikel 2 Nummer 14 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 sowie Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Zapfstellen für alternative Kraftstoffe oder deren Eigentümer 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, Artikel 2 Nummer 15 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 sowie Artikel 2 Nummer 16 der Verordnung (EU) 2023/1804,
5. ein „Landessystem für Mobilitätsdaten“ eine digitale Schnittstelle eines Landes oder mehrerer Länder, die dem Zweck dient, Mobilitätsdaten zusammenzuführen.

(2) Im Übrigen gelten für dieses Gesetz 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

(1) Dateninhaber haben Mobilitätsdaten, die im Anhang der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sowie im Anhang der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 aufgeführt werden, sowie zugehörige Metadaten über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen. Dabei sind die Vorgaben zu Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von Daten der Artikel 4 und 5 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sowie der Artikel 4 bis 7 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 2022/670 sowie 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.

(2) Steht auf Landesebene ein Landessystem für Mobilitätsdaten zur Verfügung, können Mobilitätsdaten und zugehörige Metadaten nach Absatz 1 und nach § 5 statt unmittelbar über den Nationalen Zugangspunkt über das Landessystem bereitgestellt werden. Die Betreiber der Landessysteme sichern die bereitgestellten Mobilitätsdaten und zugehörige Metadaten in ihrer Qualität. Anschließend leiten sie die Mobilitätsdaten und zugehörige Metadaten unverzüglich an den Nationalen Zugangspunkt weiter. Die Einzelheiten der Anbindung der Landessysteme für Mobilitätsdaten an den Nationalen Zugangspunkt werden in einer Verwaltungsvereinbarung nach § 7 Absatz 3 Satz 2 bestimmt.

(3) Bei der Bereitstellung der Mobilitätsdaten haben die Dateninhaber und die Betreiber der Landessysteme für Mobilitätsdaten die nach § 10 Absatz 1 aufgestellten Leitlinien zu beachten.

§ 5

Mobilitätsdaten zum Auslastungsgrad von straßen- und schienengebundenen Linienverkehrsdiensten, vom Linienbedarfsverkehr und vom gebündelten Bedarfsverkehr

(1) Dateninhaber haben dynamische und historische Mobilitätsdaten zum Auslastungsgrad der Fahrzeuge von straßen- und schienengebundenen Linienverkehrsdiensten sowie zugehörige Metadaten bereitzustellen. Die Daten sind gemäß den Anforderungen von Artikel 5 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 über den Nationalen Zugangspunkt oder über ein Landessystem für Mobilitätsdaten bereitzustellen.

(2) Dateninhaber haben historische Mobilitätsdaten zum Auslastungsgrad der Fahrzeuge im Linienbedarfsverkehr und der Fahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr sowie zugehörige Metadaten bereitzustellen. Die Daten sind über den Nationalen Zugangspunkt oder über ein Landessystem für Mobilitätsdaten bereitzustellen.

(3) Die nach Absätze 1 und 2 bereitgestellten Mobilitätsdaten müssen auch folgende Daten umfassen:

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

(4) Stellen die nach Absatz 1 und Absatz 2 Verpflichteten Mobilitätsdaten und zugehörige Metadaten über ein Landessystem für Mobilitätsdaten bereit, so müssen die Betreiber der Landessysteme die Daten in ihrer Qualität sichern. Anschließend müssen sie die Mobilitätsdaten und die zugehörigen Metadaten unverzüglich an den Nationalen Zugangspunkt weiterleiten.

§ 6

Datennutzung; Lizenzen

(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) Werden die Bedingungen für die Datennutzung in Lizenzvereinbarungen geregelt, sind vom Dateninhaber die Vorgaben zu Standard-Lizenzen in den nach § 10 Absatz 1 aufgestellten Leitlinien zu beachten.

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

§ 7

Bundeskordinator für Mobilitätsdaten

(1) Der Bundeskordinator für Mobilitätsdaten (Bundeskordinator) ist bei der bundesweiten Zusammenführung von Mobilitätsdaten im Nationalen Zugangspunkt für technisch koordinierende und kommunikative Aufgaben nach Maßgabe der §§ 8 bis 10 und der nach § 13 erlassenen Rechtsverordnung zuständig.

(2) Die Aufgaben des Bundeskoordinators werden von der Bundesanstalt für Straßenwesen wahrgenommen. Die Bundesanstalt für Straßenwesen kann im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr Dritte mit der Wahrnehmung einzelner oder aller Aufgaben des Bundeskoordinators beehren.

(3) Der Bundeskordinator arbeitet eng mit den Ländern zusammen. Die Einzelheiten der Zusammenarbeit regeln Bund und Länder in einer Verwaltungsvereinbarung.

§ 8

Gestaltung der Zusammenarbeit zur Verbesserung der Genauigkeit von Mobilitätsdaten

(1) Der Bundeskordinator führt ein software-basiertes automatisiertes System, 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, um Ungenauigkeiten an den über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten zu korrigieren. Das System dient

1. zur Aufnahme von Korrekturen der Datennutzer an Mobilitätsdaten,
2. zur anschließenden automatisierten Weiterleitung der Korrekturen an die Dateninhaber und
3. zur Aufnahme der Ergebnisse der Prüfung von weitergeleiteten Korrekturen, die der Dateninhaber 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 in Absatz 1 genannte System unverzüglich bereitzustellen. Satz 1 gilt insbesondere für Anbieter von öffentlich zugänglichen Reise- und Verkehrsinformationsdiensten. Für die bereitgestellten Korrekturen gilt § 6 Absatz 1, 2 und 3 entsprechend.

(3) Dateninhaber prüfen die ihnen über das System nach Absatz 1 weitergeleiteten Korrekturen und melden die Ergebnisse dieser Prüfung über das System nach Absatz 1. Sind die Korrekturen zutreffend, übernehmen sie diese Korrekturen an den von ihnen über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten.

(4) Dateninhaber und Datennutzer haben bei ihrer Zusammenarbeit im Rahmen der 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 und die Leitlinien nach § 10 Absatz 1 zu beachten.

§ 9

Kontakt Daten 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 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 unmittelbar kontaktieren können.

(2) Der Bundeskoordinator ist befugt, die Metadaten nach Absatz 1 zu verarbeiten. Er darf die Metadaten öffentlichen Stellen zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben übermitteln. Die Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG bleibt unberührt.

§ 10

Leitlinien und Empfehlungen

(1) Der Bundeskoordinator stellt Leitlinien nach Maßgabe der auf Grund des § 13 erlassenen Rechtsverordnung in Form einer Allgemeinverfügung gemäß § 35 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes auf. Die Leitlinien sind von Dateninhabern und Datennutzern zu beachten.

(2) Der Bundeskoordinator erarbeitet unter Einbeziehung der zuständigen Datenschutzbehörde Empfehlungen zu Maßnahmen, 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.

(3) Die Leitlinien nach Absatz 1 und die Empfehlungen nach Absatz 2 veröffentlicht der Bundeskoordinator allgemein zugänglich im Internet.

§ 11

Behördliche Zuständigkeiten, Aufgaben und Maßnahmen

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

(2) Dateninhaber gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 3, die keine Behörde gemäß § 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 gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 3, die keine Behörde gemäß § 1 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes sind, die zur Wahrnehmung seiner Aufgaben nach diesem Gesetz erforderlichen Maßnahmen treffen. Es kann auf Ersuchen des Bundeskoordinators insbesondere Folgendes anordnen:

1. die Bereitstellung von Mobilitätsdaten oder von zugehörigen Metadaten gemäß den §§ 4 und 5 sowie Artikel 20 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804,

2. die Beachtung der vom Bundeskoordinator aufgestellten Leitlinien nach § 10 Absatz 1,
3. die Beachtung der Vorgaben zu Standard-Lizenzen in den vom Bundeskoordinator aufgestellten Leitlinien nach § 10 Absatz 1,
4. die Bereitstellung einer E-Mail-Adresse und einer Telefonnummer gemäß § 9 Absatz 1 als Metadaten für jede Bereitstellung der Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt oder über ein Landessystem für Mobilitätsdaten oder
5. die Prüfung der den Dateninhabern 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 Nummer 1 bis 5 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

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder grob fahrlässig einer vollziehbaren Anordnung nach § 11 Absatz 3 Satz 2 zuwiderhandelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden.

§ 13

Verordnungsermächtigung

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf,

1. Einzelheiten zu den Aufgaben des Bundeskoordinators nach § 7 Absatz 1 zu bestimmen,
2. vorrangige Themen festzulegen, für die der Bundeskoordinator Leitlinien nach § 10 Absatz 1 aufstellt, sowie zeitliche und inhaltliche Vorgaben zur Erarbeitung und zur Fortschreibung dieser Leitlinien zu machen.

§ 14

Evaluierung

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

(2) Im Evaluierungsbericht ist das Gesetz sowie die nach § 13 erlassene Rechtsverordnung vor dem Hintergrund der Erreichung der Ziele nach § 2 Absatz 2 zu bewerten. Zu diesem Zweck sollen unter anderem einschlägige Akteure befragt werden.

Artikel 2

Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 23 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nummer 56) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die §§ 3a bis 3c werden zum 1. Dezember 2028 aufgehoben.
2. § 57 Absatz 1 Nummer 12 wird zum 1. Dezember 2028 aufgehoben.

Artikel 3

Aufhebung der Mobilitätsdatenverordnung

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, wird zum 1. Dezember 2028 aufgehoben.

Artikel 4

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Artikel 1 §§ 11 und 12 tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

1. Zwecke und Ziele des Gesetzes

Zweck des Mobilitätsdatengesetzes ist es, auf die Dekarbonisierung des Verkehrssektors, die Ermöglichung von Innovationen und neuen Geschäftsmodellen sowie die Bereitstellung einer Datengrundlage für behördliche Aufgabenerfüllung wie die Verkehrsplanung hinzuwirken.

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

Um eine Datengrundlage für behördliche Aufgabenerfüllung wie 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.

Für die Feststellung des Regelungsbedarfs hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zwischen September 2022 und Juni 2023 einen umfangreichen Stakeholder-Prozess durchgeführt. 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 Probleme 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 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 ein Bundeskoordinator für Mobilitätsdaten eingeführt. Dieser soll niedrigschwellig und kooperativ mit den Dateninhabern in den Dialog treten und diese unterstützen. Darüber hinaus wird der Bundeskoordinator technische Vorgaben wie Standards in seinen Leitlinien festlegen sowie die Zusammenarbeit zwischen Dateninhabern und Datennutzern technisch unterstützen. Beide Aufgaben des Bundeskoordinators – 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 dem Bundeskoordinator wird eine von ihm unabhängige Behörde mit der Aufgabe der Datenaufsicht betraut, u. a. mit der Befugnis als ultima ratio Zwangsgelder und Geldbußen festzusetzen. Erst wenn die Angebote zur Zusammenarbeit ihre gewünschte Wirkung nicht erzielen, sollen Zwangsgelder und Geldbußen als äußerstes Mittel zum Einsatz kommen. Die Befugnisse der Datenaufsicht 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 Aufsicht – sowie die Regulierung der Bund-Länder-Zusammenarbeit im Bereich Mobilitätsdaten 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.

Hinsichtlich aller Materien, für die dem Bund die Sachkompetenz zukommt, kann er – als Annex – das Verwaltungsverfahren mitregeln.

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 des Bundeskoordinators vereinfacht.

Datennutzer profitieren von den einfachen Nutzungsbedingungen. Durch die Vorgabe der Standard-Lizenzen in den Leitlinien des Bundeskoordinators 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 Standard-Lizenzen 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, Seite 280 ff., Indikator 9.1.a). Dies stärkt den nachhaltigen Mobilitätsstandort Deutschland, auch mit Blick auf die internationale Wettbewerbsfähigkeit (vgl. Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung 2021, Seite 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, Seite 280 ff., Indikator 11.2.c.) und den Bürgerinnen und Bürgern umweltschonendere Reisemöglichkeiten nähergebracht (vgl. Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung 2021, Seite 58 „Verkehrswende“ und Seite 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 des Bundeskoordinators für Mobilitätsdaten (Bundeskoordinator) zugewiesen. Für die Wahrnehmung der Fachaufgaben des Bundeskoordinators 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 5 im höheren Dienst (gD)). Einmalige Personalkosten fallen voraussichtlich nicht an.

Das Mobilitätsdatengesetz wird nach Verkündung 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 12 hD-Stellen und 3 gD-Stellen.
- Haushaltjahr 2027 – Einrichtung von weiteren 7 Planstellen, davon 5 hD-Stellen und 2 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 Aufsichtsbehörde 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 Aufsichtsbehörde erfordert die Einrichtung von insgesamt 4 Planstellen (1 hD und 3 gD).

Eine Kompensation der Haushaltsausgaben durch Einnahmen aus Zwangsgeldern und Bußgeldern gemäß §§ 11 und 12 dieses Gesetzes wird voraussichtlich in allenfalls geringfügiger Höhe erfolgen. Diesbezügliche Einnahmen können ex ante nicht beziffert werden. Die Festsetzung von Zwangsgeldern und Geldbußen 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 0,5 Planstellen 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: § 5 Absatz 1 des Mobilitätsdatengesetzes - Bereitstellung von Auslastungsdaten von öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr

Einmaliger Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Tag (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	2 400	1 090	0	861	0
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				861	

Gemäß § 5 Absatz 1 des Mobilitätsdatengesetzes wird für den Schienenverkehr die Pflicht eingeführt, dynamische und historische 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 Schienenpersonengüterverkehr (SGV). Für die Erfüllung der Verpflichtungen gemäß § 5 Absatz 1 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 § 5), 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 Programmier Tagen 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 Programmier Tag“ 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).¹

Berechnung einmaliger Erfüllungsaufwand - Wirtschaft:

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

Vorgabe 4.2.2: § 5 Absatz 1 des Mobilitätsdatengesetzes - Pflege der Schnittstelle

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Tag (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
158	240	1 090	0	86	0
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				86	

Den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr (EVU) entsteht durch die Übermittlung von dynamischen und historischen 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 Dateninhabern, die Daten an den NAP

¹ Eisenbahn-Bundesamt (EBA): https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Eisenbahnunternehmen/eisenbahnunternehmen_node.html;jsessionid=81FC6FD81C802E267B2E7AA791CFC550.live11312#doc1527822bodyText2

liefern, und den Datennutzern ein zusätzlicher jährlicher Erfüllungsaufwand. Durch die höheren Datenmengen und durch die Gestaltung der Zusammenarbeit zwischen Dateninhabern und Datennutzern in § 8 erhöht sich der laufende Erfüllungsaufwand um rund eineinhalb Personentage (PT) (12 Stunden) pro Dateninhaber 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 Dateninhaber 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 Dateninhaber 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, Straßbahnen, 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 (https://mediatum.ub.tum.de/doc/1610026/document.pdf)	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: https://www.next-mobility.de/ (2021); Teil v. WZ2008-Klasse: 35.14	2.362	2.337	25
Gesamt / FZ:			48.538	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 (>= 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 PT * 1 090 Euro / PT * 5 500 Dateninhaber und -nutzer = 8 992 500 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 Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	0	0	1 744	0	1 744
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				1 744	

Gemäß § 8 Absatz 1 führt der Bundeskoordinator 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 - Ein Bundeskoordinator für Mobilitätsdaten übernimmt technisch koordinierende und kommunikative 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)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	1 600	hD: 70,50 gD: 46,50	0	2 290	5
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				2 295	

Die Aufgaben des Bundeskoordinators sind kommunikativer und technisch koordinierender Art. Die Aufgaben des Bundeskoordinators 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 * hD Bund à 70,50 Euro / Std.) * 1 600 Std./Jahr + (5 * gD Bund à 46,50 Euro / Std.) * 1 600 Std./Jahr = 1.917.600 Euro + 372 000 Euro = 2 289 600 Euro

Sachkosten:

50 PT * 1 090 Euro / PT = 54 500 Euro

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

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1	192 000	hD: 70,50 gD: 46,50	0	336	0
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				336	

Diese Vorgabe tritt erst zum 1. Januar 2026 in Kraft. Die Aufsicht über die Durchführung des Mobilitätsdatengesetzes soll das Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) übernehmen.

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

Berechnung laufender EA – Verwaltung:

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

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:

$1,5 \text{ PT} * 1\,090 \text{ Euro} / \text{PT} * 900 \text{ Dateninhaber und -nutzer} = \underline{1\,471\,500 \text{ Euro}}$

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

Durch die Ermöglichung und die Verbesserung multimodaler Reise- und Verkehrsinformationssysteme werden 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 Verkehrsinformationssysteme werden positive Auswirkungen auf die Mobilität in Regionen haben. Die Bürgerinnen und Bürger werden besser vernetzte digitale Dienstleistungen im Mobilitätsbereich in Anspruch nehmen können und somit mobiler werden. Diese positiven Auswirkungen betreffen Verkehrsdienstleistungen auf allen Ebenen (sowohl kommunal als auch regional oder bundesweit).

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 sowie die nach § 13 erlassene Rechtsverordnung werden mit Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten evaluiert (§ 14). 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 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

Zweck des Mobilitätsdatengesetzes ist es, auf die Dekarbonisierung des Verkehrssektors, die Ermöglichung von Innovationen und neuen Geschäftsmodellen sowie die Bereitstellung einer Datengrundlage für behördliche Aufgabenerfüllung wie die Verkehrsplanung 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 § 14 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. 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 des Bundeskoordinators 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 § 5, da diese ebenfalls an den NAP bereitzustellen sind.

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 können, sind keine Mobilitätsdaten im Sinne der Begriffsbestimmung „Mobilitätsdaten“ des § 3 Nummer 1. Inhaber von im Fahrzeug erzeugten Daten sind nicht per se zur Datenbereitstellung verpflichtet, sondern Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber können aufgrund der genannten Vorschriften der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 von den Inhabern verlangen, im Fahrzeug erzeugte 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 EU-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 EU-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 EU-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.

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 soll der verpflichtende Charakter der unionsrechtlichen Normen sowie der Kreis der zur Bereitstellung der Daten Verpflichteten klargestellt werden. 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).

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 zusätzliche nationale Regelung über Erfüllungsgehilfen ist weder erforderlich noch zulässig.

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.

Zu Absatz 2

Dieser Absatz soll die besondere Rolle der Landessysteme hervorheben und deren Anteil bei der Zusammenführung der Mobilitätsdaten unterstreichen. Die Betreiber der Landessysteme müssen die bereitgestellten Mobilitätsdaten und zugehörige Metadaten in ihrer Qualität sichern und diese anschließend unverzüglich an den Nationalen Zugangspunkt weiterleiten.

Zu Absatz 3

Dateninhaber und Betreiber der Landessysteme für Mobilitätsdaten müssen die nach § 10 Absatz 1 aufgestellten Leitlinien beachten. Die konkreten Regelungsbereiche der Leitlinien werden in der Verordnung nach § 13 festgelegt.

Zu § 5

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, PBefG, (§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b) und Nummer 2 Buchstabe b)) über den Nationalen Zugangspunkt verpflichtend bereitzustellen. Dies betrifft jedoch ausschließlich die Verkehre im Anwendungsbereich des PBefG (§ 1 Absatz 1 Satz 1: Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen (Obussen) und mit

Krafffahrzeugen). Der Schienenpersonenverkehr ist beispielsweise davon nicht betroffen. Mit § 5 Absatz 1 wird das durch die Delegierte Verordnung (EU) 1926/2017 eingeräumte Optionsrecht nun auf den Schienenpersonenverkehr ausgeweitet. Die Bereitstellung von dynamischen und historischen 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. Historische Daten könnten aber auch bei diesen Verkehrsmitteln von hoher Bedeutung für die Verkehrsplanung sein. Für den Linienbedarfsverkehr sowie für den gebündelten Bedarfsverkehr wird deswegen die Bereitstellung von historischen Daten zum Auslastungsgrad der Fahrzeuge vorgeschrieben.

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; Dateninhaber werden zudem zur Bereitstellung von historischen Auslastungsinformationen verpflichtet. Im Bereich des Gelegenheitsverkehrs fällt die Bereitstellungspflicht von Echtzeit-Auslastungsinformationen weg und es wird die Pflicht zur Bereitstellung von historischen Auslastungsinformationen für den gebündelten Bedarfsverkehr sowie den Linienbedarfsverkehr vorgeschrieben.

Zu Absatz 1

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

Zu Absatz 2

Dateninhaber im Bereich Linienbedarfsverkehr und gebündelter Bedarfsverkehr müssen historische Daten zum Auslastungsgrad des Fahrzeugs über den Nationalen Zugangspunkt oder über ein Landessystem bereitstellen. Die Begriffe Linienbedarfsverkehr und gebündelter Bedarfsverkehr sind dem PBefG entnommen (§ 44 und § 50 Absatz 1). Technische Anforderungen an historische Auslastungsdaten im Linienbedarfsverkehr und im gebündelten Bedarfsverkehr legt der Bundeskoordinator in den Leitlinien nach § 10 Absatz 1 fest.

Zu Absatz 3

Werden Mobilitätsdaten zum Auslastungsgrad über ein Landessystem für Mobilitätsdaten bereitgestellt, so müssen Betreiber der Landessysteme diese Daten in ihrer Qualität sichern. Anschließend müssen sie die Mobilitätsdaten unverzüglich an den Nationalen Zugangspunkt weiterleiten.

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 angestrebten Ziele für das Mobilitätsdatengesetz 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, den Überblick über die Rechtslage zu behalten 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, in dem 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 Dateninhaber 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 der Dekarbonisierung 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, Seite 46, 54).

Um das Ziel der Hürdenminimierung nach § 2 Absatz 2 Nummer 3 zu erreichen, sollten die Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt grundsätzlich ohne Registrierung zugänglich sein.

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

Bei einer Lizenzvereinbarung für die Nutzung der Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt sind die Vorgaben des Bundeskoordinators für Mobilitätsdaten zu beachten, mit denen Standard-Lizenzen festgelegt werden.

Zu Absatz 4

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. 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, verkehrsmanagementrelevante 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 des Bundeskoordinators für Mobilitätsdaten geschaffen. Dieser soll niedrigschwellig und kooperativ mit den Dateninhabern in einen Dialog treten und diese unterstützen. Darüber hinaus wird der Bundeskoordinator technische Vorgaben wie Standards in seinen Leitlinien nach § 10 Absatz 1 festlegen sowie die Zusammenarbeit zwischen Dateninhabern und Datennutzern technisch unterstützen. Beide Aufgaben des Bundeskoordinators – 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 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 der Bundeskoordinator für Mobilitätsdaten eine technisch koordinierende und kommunikative Rolle bei der Zusammenführung von Mobilitätsdaten im Nationalen Zugangspunkt übernehmen. Um die nötige Flexibilität bei der Gestaltung der hochaktuellen und sich technologisch rasant entwickelnden Branche beizubehalten, werden Einzelheiten zu den Aufgaben des Bundeskoordinators in einer Rechtsverordnung definiert.

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

Zu Absatz 2

Die Aufgaben des Bundeskoordinators 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 des Bundeskoordinators 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).

Die Bundesanstalt für Straßenwesen kann mit Zustimmung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr Dritte mit der Aufgabenwahrnehmung beleihen, soweit dies rechtlich zulässig 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 3

Für einen niederschweligen kooperierenden Ansatz der Bundeskoordination 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 Dateninhaber und der unterschiedlichen Organisationsformen in den Bundesländern kann der Bund die Rolle des Koordinators für Mobilitätsdaten 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) 1926/2017 (Artikel 4 Absatz 5 und Artikel 5 Absatz 6) als auch 670/2022 (Artikel 6 Absatz 3). Die Pflicht der Zusammenarbeit zwischen Datennutzer und Dateneinhaber 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 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 Dateneinhaber 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 Dateneinhaber ermöglichen.

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

Das softwarebasierte System ist für die Verbesserung der Genauigkeit von allen Mobilitätsdaten da – auch von denjenigen, die über ein Landessystem an den Nationalen Zugangspunkt gelangen. Deswegen ist es wichtig, dass auch Kontaktdaten, die Dateneinhaber 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 des Bundeskoordinators für die Meldungen der Korrekturen zu nutzen, sobald er 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 Absatz 4

Dateninhaber und Datennutzer müssen bei der Zusammenarbeit über das eingeführte System die Leitlinien des Bundeskoordinators beachten.

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 Bereitstellung von Daten über den Nationalen Zugangspunkt als auch bei der Bereitstellung über 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 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 den Bundeskoordinator bearbeitet werden. Öffentlichen Stellen können diese Daten zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben entsprechend § 3 Bundesdatenschutzgesetz übermittelt werden. Des Weiteren gelten die Bestimmungen der Verordnung (EU) 2016/679 (DSGVO).

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 ermöglichen. Es wurde die Erwartung formuliert, Datenstandards, Mindestprofile, Qualitätsstandards und weitere technische Einzelheiten bundesweit vorzugeben. Andererseits ist zu

berücksichtigen, dass die technischen Gegebenheiten in dieser sich rasch entwickelnden Umgebung sich schnell verändern werden, dass flexible Anpassung der Vorgaben unerlässlich macht. Aus diesem Grund ist es angedacht, die Festlegung technischer Vorgaben in den Leitlinien in Form von Allgemeinverfügungen beim Bundeskoordinator anzusiedeln. Die Einzelheiten zum Erlass der Leitlinien sind in der Rechtsverordnung zu bestimmen.

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 personenbezogene Daten enthalten. Dies gilt auch bezüglich der Bereitstellung der Auslastungsdaten nach § 5. Um die Erfüllung dieser Vorgabe zu erleichtern, erarbeitet der Bundeskoordinator Empfehlungen zu entsprechenden Maßnahmen und zieht dabei die zuständige Datenschutzbehörde mit ein.

Zu Absatz 3

Der Bundeskoordinator 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 Datenaufsicht, um Datenbereitstellungspflichten auch tatsächlich durchzusetzen.

Mit der Bestimmung einer zentralen mit der Datenaufsicht betrauten Behörde für die Verhängung von Zwangsgeldern und Geldbußen soll vor allem eine uneinheitliche Sanktionspraxis verhindert werden. Zudem kann so sichergestellt werden, dass die nötige Fachkompetenz im Umgang mit Daten bei dieser Stelle vorhanden ist bzw. ausgebaut wird. Durch die Trennung vom Bundeskoordinator 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 und Geldbuße als äußerstes Mittel zum Einsatz kommen können.

Die Durchsetzung des Mobilitätsdatengesetzes gegenüber den adressierten Dateninhabern ist rechtsverbindlich innerhalb des Mobilitätsdatengesetz 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 Verwaltungs- und Aufsichtsrecht 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 Aufsichts- und Kontrollbefugnisse erforderliche Informationen – das sind nicht die Mobilitätsdaten, sondern Informationen über das Handeln des Dateninhabers in Bezug auf Mobilitätsdaten und Metadaten – bereitzustellen.

Zu Absatz 3

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

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

Sollten Dateninhaber den Anordnungen des Bundesamtes nicht nachkommen, stellt das eine Ordnungswidrigkeit dar. Absatz 1 konkretisiert hierzu.

Zu Absatz 2

Absatz 2 stellt eine Befolgung sicher und ermöglicht die Verhängung einer im Einzelfall verhältnismäßigen Geldbuße, wobei ein Betrag von 10.000 € nicht überschritten werden darf.

Zu § 13

Mit dieser Vorschrift wird das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ermächtigt, eine Rechtsverordnung zu erlassen. Diese betrifft ausschließlich die Tätigkeit des Bundeskoordinators und bedarf deswegen keine Zustimmung des Bundesrats. Einzelheiten der Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern werden in der Verwaltungsvereinbarung nach § 7 Absatz 2 geregelt.

Zu Nummer 1

Das Mobilitätsdatengesetz benennt die Aufgabe des Bundeskoordinators im § 7 Absatz 1 (technische Koordination und Kommunikation bei der bundesweiten Zusammenführung der Mobilitätsdaten). Einzelheiten zu diesen Aufgaben werden in der Rechtsverordnung bestimmt.

Zu Nummer 2

Der Bundeskoordinator ist nach § 10 Absatz 1 befugt, Leitlinien zu erlassen, die von Dateninhabern und Datennutzern einzuhalten sind. Die vorrangigen Themen dieser Leitlinien sowie die Einzelheiten zu deren Erarbeitung und Fortschreibung werden in der Rechtsverordnung festgelegt.

Zu § 14

Zu Absatz 1

Mit Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten muss das Bundesministerium für Digitales und Verkehr dem Deutschen Bundestag einen Evaluierungsbericht in nichtpersonenbezogener Form vorlegen.

Zu Absatz 2

Im Evaluierungsbericht bewertet das BMDV sowohl das Gesetz als auch die nach § 13 erlassene Rechtsverordnung. Die Regelungen werden nach Maßgabe der Erreichung der Ziele nach § 2 Absatz 2 bewertet. Die Bewertung soll eine Befragung der einschlägigen Akteure umfassen. Einschlägige Akteure sind die Dateninhaber, aktuelle und potentielle Datennutzer, der Bundeskoordinator, die Aufsichtsbehörde nach § 12 sowie staatliche Akteure auf Landesebene.

Zu Artikel 2 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Die §§ 3a bis 3c, die Vorschriften zur Bereitstellung, Verarbeitung und Löschung von Mobilitätsdaten enthalten, werden 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 zum 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 allerspätesten 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 Delegierte 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 § 5 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 sollen – abgesehen von der gesonderten Datenverarbeitungsbefugnis für den Bundeskoordinator in § 8 Absatz 2 MDG – die allgemeinen Regelungen des Datenschutzes gelten (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 in den meisten Konstellationen auch durch die Nutzung nicht-personenbezogener Daten erreichen. Darum 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. Daran ändert auch § 10 Absatz 1 des Mobilitätsdatengesetzes grundsätzlich nichts. Die dort verankerte Pflicht zur Bereitstellung von Kontaktdaten lässt auch mit nichtpersonenbezogenen Funktionsadressen erfüllen.

Wo ein Personenbezug unvermeidbar ist – z. B. bei Kontaktdaten, die von einer als Einzelunternehmerin oder Einzelunternehmer firmierenden natürlichen Personen bereitgestellt werden müssen – richtet sich die Verarbeitung in erster Linie nach dem Recht der Europäischen Union. Die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 enthält über die o. g. Normen hinaus keine Datenschutzvorschriften; darum gilt im Übrigen die Datenschutz-Grundverordnung (EU) 2016/679. Die einzige Ausnahme bildet der Erlaubnistatbestand für den Bundeskoordinator in § 9 Absatz 2 des Mobilitätsdatengesetzes. Die Norm konkretisiert den allgemeinen Erlaubnistatbestand in § 3 BDSG; 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 Datenschutz-Grundverordnung (EU) 2016/679.

Im Übrigen ist es nicht erforderlich, das unionsrechtliche Datenschutzrecht durch bereichsspezifische Vorgaben für die Verarbeitung von Mobilitätsdaten zu ergänzen. Die Kontaktdaten eines Verkehrsunternehmers sind in der Gesamtschau nicht besonders schutzbedürftig. Nähere Vorgaben, etwa zur Zweckbindung oder der Speicherbegrenzung, sind darum nicht angezeigt; hier gelten die allgemeinen Pflichten der Datenschutz-Grundverordnung (EU) 2016/679. Öffentliche Stellen, welche diese Daten vom Bundeskoordinator empfangen, können sich für ihre Verarbeitung im Zweifel auf die allgemeine Verarbeitungsbefugnis in § 3 BDSG berufen.

Die Datenverarbeitung nicht-öffentlicher Stellen richtet sich ausschließlich nach unionsrechtlichem Datenschutzrecht. Der Bundesgesetzgeber kann sich auf keine Öffnungsklausel berufen, um für diesen Kreis der Verantwortlichen spezifische Vorgaben festzulegen.

Der Bundeskoordinator wird stattdessen 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

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.

Zu Artikel 4

Zu Absatz 1

Das Gesetz tritt mit der Ausnahme des Artikels 1 §§ 11 und 12 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Zu den Gründen der Ausnahme s. Begründung zu Absatz 2.

Zu Absatz 2

Die Aufsichts- (§ 11) und Bußgeldvorschriften (§§ 11 und 12) im Mobilitätsdatengesetz treten am 1. Januar 2026 in Kraft. Dieser zeitliche Versatz dient

dazu, den Dateninhabern sowie dem Bundeskoordinator nach § 7 Absatz 1 des Mobilitätsdatengesetzes genügend Zeit (etwa ein Jahr nach dem Inkrafttreten des Mobilitätsdatengesetzes) zur Zusammenarbeit bei der Datenbereitstellung zu geben. Somit wird der kooperative, niedrighschwellige Ansatz des Bundeskoordinators als Ansprechpartner und Unterstützer von Dateninhabern und Datennutzern unterstrichen. Erst wenn die Angebote zur Zusammenarbeit ihre gewünschte Wirkung nicht erzielen, kann die zuständige Aufsichtsbehörde in letzter Konsequenz Zwangsgelder und Geldbuße verhängen.