

# Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein Mobilitätsdatengesetz

Oktober 2024

## Zusammenfassung

Am 2. Oktober 2024 hat das Bundeskabinett den Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten und zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes beschlossen.

Wir begrüßen, dass die Bundesregierung der Kritik der Branche zumindest in Teilen Rechnung getragen hat und die besonders wettbewerbsrelevanten historischen Auslastungsdaten im Linien-, Linienbedarfs- und gebündelten Verkehr von der Bereitstellungspflicht ausgenommen sind.

Allerdings enthält der Entwurf noch immer zentrale kritische Punkte, die aus unserer Sicht den Erfolg des Vorhabens und die Attraktivität Deutschlands als Standort für innovative Mobilitätslösungen ausbremsen und die Bitkom bereits bei der Kommentierung des Referentenentwurfs eingebracht hatte. Unterschiedliche Mobilitätsangebote und -dienstleister haben in diesem Zusammenhang verschiedene Anforderungen an ein innovatives Mobilitätsdatenökosystem.

- Aus Datengebersicht bedeutet die Pflicht zur unentgeltlichen und unbeschränkten Bereitstellung der Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt (NAP) sowie die Gestaltung der Zusammenarbeit zur Verbesserung der Genauigkeit von Mobilitätsdaten einen erheblichen Mehraufwand und ein Risiko für Geschäftsmodelle bei wettbewerbsrelevanten Daten.
- Aus Sicht der Datennehmer wiederum sollte der Datenkatalog noch erweitert werden. An dieser Stelle wären insbesondere Verweise auf sektorspezifische Regelungen wünschenswert, um den einzelnen Verkehrsträgern für die Personenbeförderung Rechnung zu tragen.
- Der Entwurf sieht weiterhin keine Möglichkeit zur Vergütung und zur Lizenzierung verschiedener Arten von Mobilitätsdaten vor.
- Das Gesetz muss klarstellen, dass mit dem Mobilitätsdatengesetz keine Verpflichtung zur Erhebung neuer Daten geschaffen wird und Daten nur dann bereitgestellt werden müssen, wenn die Daten auch tatsächlich vorliegen.

- Daten über die Verkehrsinfrastruktur werden in den bisherigen Rechtsgrundlagen zum Teil nur abstrakt beschrieben – hier sollte der geplante Bundeskoordinator Konkretisierungen liefern.
- Der berechnete Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ist mit Blick auf die umfangreichen internen Prozesse zur Datenbereitstellung und zur verpflichtenden Qualitätsverbesserung hingegen zu konservativ kalkuliert und dürfte in der Praxis deutlich höher ausfallen.
- Aktuell droht der geplanten Koordinationsstelle, mangels Finanzierung nicht effektiv arbeiten zu können. Angesichts der Vielzahl an Festlegungen, die durch die Koordinationsstelle zu treffen sein werden, muss der Bund hier zwingend eine ausreichende Finanzierung im Bundeshaushalt sicherstellen.

## Kommentierung im Detail

Unterschiedliche Mobilitätsangebote und -dienstleister haben verschiedene Anforderungen an ein innovatives Mobilitätsdatenökosystem. Das Mobilitätsdatengesetz muss dieser Tatsache Rechnung tragen, indem bei den Regelungen zur Bereitstellung und zur Lizenzierung die Interessen von sowohl Datengebern als auch Datennehmern berücksichtigt werden. Die im MDG gebündelten Datenarten sind umfangreich, decken aber nicht sämtliche verkehrsträgerspezifischen Mobilitätsdaten und Anwendungsfälle ab. Daher sollte das Gesetz, wo nötig, auf sektorspezifische Regelungen verweisen.

### Doppelregulierung vermeiden

Die Schaffung eines Mobilitätsdatengesetzes zur Bündelung aller Gesetzesvorhaben ist grundsätzlich begrüßenswert. Allerdings besteht durch die lange Übergangsfrist bis zur Ablösung der Mobilitätsdatenverordnung (spätestens 01.12.2028) auf absehbare Zeit eine Doppelregulierung und somit potenzielle Rechtsunsicherheit. Daher sollte hier frühzeitig geklärt werden, wann und in welchem Umfang die Vorgaben der Mobilitätsdatenverordnung in das Mobilitätsdatengesetz übernommen werden.

### Datenzugriff sicher gestalten

Wir bedauern, dass der Gesetzentwurf weiterhin keine Registrierung für die Nutzung der Mobilitätsdaten vorsieht. Die Registrierung bietet die Möglichkeit, die Nutzer bei Störungen oder anderen wichtigen Meldungen zu informieren. Durch die fehlende Registrierung, die fehlende Zweckbindung und der Ausschluss einer Vergütung der Daten ist der Einstieg und die Nutzung dieser Daten so vereinfacht, dass jeder auf diese Daten zugreifen und dementsprechend für seine Zwecke nutzen könnte, ohne dass weder der Bundeskoordinator noch die Dateninhaber Kenntnisse darüber haben, wer die Daten nutzt.

Eine unkomplizierte verpflichtende Registrierung sollte eine Mindestvoraussetzung für den Datenabruf bzw. für eine automatisierte Datenzustellung sein. Generell sollte unterschieden werden zwischen Datennutzern als Endnutzer und Datennutzern als institutionelle Nutzer (oder ITS-Aktoren). Datenendnutzer sollen immer über institutionelle Nutzer (kommerzielle und nichtkommerzielle Akteure oder Anbieter) bedient werden. Institutionelle Nutzer sollen sich bei der Datenbereitstellungsinfrastruktur bzw. der Datenzustellungsinfrastruktur digital registrieren und bei Zugriffen authentifizieren müssen. Es werden kommerzielle und nicht-kommerzielle Nutzungen der Betriebs- und Mobilitätsdaten ermöglicht.

Der Entwurf sieht weiterhin vor, dass sämtliche Daten über den Nationalen Zugangspunkt (NAP) geteilt werden, unabhängig davon, ob sie statisch oder dynamisch sind. Dabei muss der Betreiber des NAP sicherstellen, dass dieser technisch skalierbar ausgelegt ist und die entstehenden Latenzzeiten den Anforderungen der Anwendungsfälle entsprechen.

Im Straßenverkehr sind dies z.B. insbesondere zeitlich und örtlich veränderliche Größen und Ereignisse wie Personen auf der Fahrbahn, Falschfahrer, Lage und Länge eines Staus oder Geschwindigkeitsbegrenzungen eines Wechselverkehrszeichens (WVZ). Sie müssen als dynamische Daten in Echtzeit (RTTI) den jeweils betroffenen „Nutzern“ zur Verfügung gestellt werden. Insbesondere so genannte sicherheitsrelevante Daten (SRTI) müssen hier in Bruchteilen von Sekunden beim Verkehrsteilnehmer verfügbar sein (Projekte wie NordicWay 1-3 dienen als Vorbild). Wenn jedoch ein NAP in Form einer Datenbank oder eines zentralen Webservers vorgesehen ist und „Nutzer“ in Form von vernetzten PKW, Bussen oder LKW den Server mehrmals pro Sekunde nach RTTI- oder SRTI-Daten fragen sollen (z.B. „Ist eine Person auf der Straße?“, „Hat sich die Geschwindigkeitsbegrenzung eines bestimmten WVZ in den letzten fünf Sekunden geändert?“), dann ist bei mehreren hunderttausend Verkehrsteilnehmern in einer Stadtregion mit einer Überlastung der IT-Infrastruktur zu rechnen.

Dies gilt insbesondere für Echtzeit- und Verkehrssicherheitsdaten (z.B. zur Umsetzung von RTTI und SRTI). Für diese Art von Datenverbreitung muss eine geographisch und länderübergreifende Weiterleitungsinfrastruktur eingesetzt werden, wie sie bereits in einigen Projekten erfolgreich erprobt wurde.

Bei annähernd 50.000 Fahrten im Öffentlichen Schienenpersonenverkehr und über 800.000 Fahrten im gesamten Öffentlichen Linienverkehr stellt die Bereitstellung von dynamischen Daten für den NAP zur Weiterverteilung ohne Rückgriff auf die Infrastruktur der Datengebenden eine erhebliche technische Herausforderung dar, die der NAP technisch bewerkstelligen muss. Hier ist mit über zehntausend Aktualisierungen pro Minute und entsprechenden Abrufzahlen durch Datennehmende zu rechnen.

## Daten zur Verkehrsinfrastruktur hinreichend beschreiben

Daten der Verkehrsinfrastruktur, sowohl statische wie auch dynamische Daten, sind in den Anlagen der beiden im Entwurf zentralen Delegierten Verordnungen der EU nur

unzureichend beschrieben. So fehlen etwa Arten von Beschilderungen z.B. bei Parkzonen, die Topologie von Straße, Rad- und Fußwegen, inkl. Bordsteinen, Fahrbahnmarkierungen, etc. oder dynamische Daten wie die von Ampeln oder Wechselverkehrszeichen. Hier sollte der geplante Bundeskoordinator Konkretisierungen liefern und mit den Nutzergruppen der Verkehrsinfrastruktur erarbeiten, welche Daten einen wesentlichen Nutzen für die Verkehrsteilnehmer darstellen.

## Bereitstellung von Auslastungsdaten sinnvoll ausgestalten

Wir begrüßen, dass die Bundesregierung die besonders wettbewerbsrelevanten historischen Auslastungsdaten im Linien-, Linienbedarfs- und gebündelten Verkehr von der Bereitstellungspflicht ausgenommen hat. Wie auch die sinnvollerweise ausgenommene Bereitstellung von dynamischen Auslastungsdaten im Bedarfsverkehr leisten historische Daten bei der Nutzung von multimodalen oder intermodalen Reiseangeboten keinen Beitrag zur Nachhaltigkeit oder einem besseren Mobilitätsangebot, sondern belasten Mobilitätsanbieter unnötig.

Bei der Festlegung des Detaillierungsgrads der Mobilitätsdaten des Personenfernverkehrs muss eine angemessene Definition gefunden werden, die den Informationsbedarf von Reisenden einerseits und wettbewerbsrechtliche und operationelle Folgen für Verkehrsunternehmen andererseits vereint. Sinnvoll ist hier die analoge Aufnahme bestehender sektorspezifischer Regelungen.

Ferner sind die nach §4 Abs. 3 MDG-E geforderten Daten zur Auslastung von Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderung und Daten zu Stellflächen für Hilfsmittel heute in öffentlichen Verkehrsmitteln nicht verfügbar und können nur mit hohem Aufwand ermittelt werden, da es an Sensorik hierfür bei Ein- und Ausstieg fehlt. Zudem sind aufgrund der offenen Struktur des öffentlichen Verkehrs die Identität und etwaige Mobilitätseinschränkungen der Passagiere unbekannt.

## Faire Lizenzierung und Datennutzung ermöglichen

Sowohl die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 über die Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste (MMTIS) als auch die Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 über die Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (RTTI) sehen die Möglichkeit vor, Lizenzvereinbarungen für die Nutzung der bereitzustellenden Daten abzuschließen, inklusive einer angemessenen Vergütung. In diesem Zusammenhang müssen regulatorische Konflikte mit der EU-Gesetzgebung (z.B. AI Act, Data Act sowie EU-Fahrgastrechteverordnung) und möglichen nationalen Regelungen (z.B. §11 Datennutzungsgesetz) gelöst werden.

Es erschließt sich daher nicht, warum der vorliegende Gesetzentwurf diese Möglichkeit kategorisch ausschließt und vorsieht, dass sämtliche über den Nationalen

Zugangspunkt bereitzustellenden Mobilitätsdaten gemäß §6 Abs. 1, Abs. 2 MDG-E unentgeltlich und für jegliche kommerzielle und nicht-kommerzielle Nutzung bereitgestellt werden müssen. Die Möglichkeit einer Vergütung sollte grundsätzlich eingeräumt werden, wobei die Preisgestaltung jedoch stets fair, angemessen, und diskriminierungsfrei sein muss. Aus Datengebersicht sollten die in §6 Abs. 3 MDG-E vorgesehenen Standardlizenzen ausreichend Spielraum für eine mögliche Vergütung und Zweckbeschränkung lassen.

Weiterhin gilt: Eine Auswertung von Verkehrsdaten als Grundlage für z.B. lokale Infrastrukturentscheidungen, Verkehrspolitik wird ausdrücklich unterstützt. Dabei sollten Verkehrssicherheits- und Klimaschutzziele, also „data for the public good“, oberste Priorität haben. Hierbei sollte allerdings klar zwischen solchen öffentlich relevanten Daten und privatwirtschaftlichen Daten, wie beispielsweise Verfügbarkeitsdaten bzw. prognostizierte Auslastungsdaten, die nachgewiesen Geschäftsgeheimnisse betreffen, unterschieden werden. Sensible Unternehmensdaten müssen auch in Zukunft geschützt werden können.

Bestimmte Mobilitätsdaten, wie z.B. Verfügbarkeitsdaten der oben genannten Verkehrsträger für Personenbeförderung, werden von den Datengebern durch Investitionen und einen jahrelangen Betrieb erwirtschaftet. Den Datennutzern wird durch den Entwurf ermöglicht, auf Basis dieser Daten neue Geschäftsmodelle aufzubauen, die im Zweifel sogar im Wettbewerb mit den Datengebern stehen könnten. Der Ausschluss einer angemessenen Vergütung im Gegenzug für das Teilen dieser Daten führt zu einem unfairen Wettbewerb und einer unangemessenen Bevorteilung neuer, abstrakter Geschäftsmodelle gegenüber bereits bestehenden und bewiesenen Angeboten. Dies führt zu einer massiven Belastung der Dateninhaber, weil nicht nur die Bereitstellung, sondern auch die Generierung dieser Daten mit Aufwand und Kosten verbunden sind. Sollten diese nicht entsprechend vergütet werden, wird dies zu Qualitätseinbußen bei den Daten führen.

Lizenzvereinbarungen, die nach dem Mobilitätsdatengesetz geschlossen werden, sollen gemäß Entwurf standardisiert werden. Aus Datennehmersicht stellt dies eine erhebliche administrative Erleichterung dar, weil die in den Leitlinien festgelegten Bedingungen für das Teilen von essenziellen Daten nicht für jeden Dateninhaber und Anwendungsfall neu verhandelt werden müssen. Die Datennutzung und die Einhaltung der Lizenzvereinbarungen sollte darüber hinaus unbenommen § 6 nachvollziehbar sein, insbesondere muss die missbräuchliche Nutzung von Mobilitätsdaten wirksam verhindert werden. Auch aus diesem Grund ist eine Datenraum-Struktur anderen Infrastrukturansätzen vorzuziehen, da hier die Datensouveränität beim Dateninhaber verbleibt.

## Sinnvolle Prozesse zur Qualitätsverbesserung schaffen

Die grundsätzliche Erwägung, ein System zur Verbesserung der Datenqualität zu etablieren, ist zu begrüßen. Zugleich legt die Formulierung von §8 MDG-E nahe, dass hierfür ein separates System, neben dem bestehenden NAP, eingerichtet werden soll. Im Sinne eines effizienten und nutzerfreundlichen Prozesses sollte das Verfahren –

verbunden mit einer Nutzerregistrierung – in die Systeme des NAP integriert werden, um die Schaffung einer zusätzlichen Plattform zu vermeiden. Zudem sollten die Standards jedoch unbedingt den spezifischen Funktionsweisen und Anforderungen der verschiedenen Verkehrsträger Rechnung tragen. Der Bundeskoordinator sollte, unter enger Beteiligung der Branche, konkrete Leitlinien für angemessene Qualitätsverbesserungsverfahren aufstellen, um den Prozess einheitlich und vergleichbar zu gestalten.

Ferner lässt die Formulierung in §8 (2) MDG-KabE zu, dass Datennutzer die Daten „korrigieren“. Wir unterstützen ausdrücklich, dass Datennutzer die Möglichkeit haben, fehlerhafte Daten zu berichtigen. Der Datennutzer sollte aber die Pflicht haben, den Dateninhaber über die Fehler zu informieren. Der Datennutzer sollte erst dann die Möglichkeit haben, die korrigierten Daten zu nutzen oder im Rahmen eines eigenen, z.B. aggregierten, Datenangebots über den NAP bereitzustellen, nachdem der Dateninhaber die Korrekturen geprüft und im NAP vollzogen hat. Anderenfalls würden widersprüchliche Daten mit gleichem Datum und unterschiedlichen Werten existieren.

Um Fälle zu vermeiden, bei denen es sich nicht um Fehler an sich handelt, sondern um einen unterschiedlichen Umgang mit bestimmten Daten oder Schnittstellen und ein Fehler im Sinne der Datenqualität nicht festgestellt wurde, müssen Dateninhaber die Möglichkeit haben, ungerechtfertigte Ansprüche und die intensive Bindung von Ressourcen zu vermeiden. Die beschriebene Verankerung im Gesetz könnte unter Umständen eine Vielzahl von kleinen und großen Akteuren auf den Plan rufen, ihre bisherigen proprietären „Ideen“ als Fehler zu deklarieren und die Umsetzung zu erzwingen. Dies würde auf Seiten der betroffenen Unternehmen Aufwand für die Bearbeitung der Meldungen, für Analysen und für Anpassungen der Systeme bedeuten. Für alle Punkte, bei denen nicht die Qualität der Mangel ist, muss dies abgelehnt werden können. Zwingende Voraussetzung hierfür wäre jedoch eine Rückverfolgbarkeit und somit eine Registrierung. Letztere wäre im Übrigen auch essenziell, um zu verhindern, dass möglicherweise beliebige Personen, Bots und ähnliches mit automatisierten Anfragen und Korrekturvorschlägen über den NAP die Systeme weitgehend lahmlegen.

Die Verpflichtung zur Qualitätsverbesserung scheint zudem dem Grundsatz zu widersprechen, dass die Daten „wie vorhanden“ geliefert werden und steht im Kontrast zur kostenlosen Lieferung. Diese Verpflichtung könnte zu erheblichen finanziellen Belastungen der Dateninhaber führen, die hierfür eine Schnittstelle einrichten und die Fehlermeldungen bearbeiten müssen oder wenn Sanktionen drohen.

## Kohärente und effiziente Bund-Länder-Zusammenarbeit

Erfreulich ist, dass das Gesetz potenziell Doppelstrukturen in der Mobilitätsdateninfrastruktur zwischen Bund und Ländern abbaut, indem gemäß §5 (2) MDG-E die bereitzustellenden Daten auch an ein Landessystem gemeldet werden können, das diese dann an den Nationalen Zugangspunkt (NAP) übermittelt.

Hierzu sollte ergänzend klargestellt werden, dass weitere Pflichten zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten gegenüber öffentlichen Stellen entfallen, wenn diese Daten

bereits über ein Landessystem oder den NAP geteilt wurden. Die anfordernde Stelle (z.B. Kommunen, Landes- oder Bundesbehörden) sollten verpflichtet werden, die über die Landesstelle oder den NAP verfügbaren Daten zu nutzen.

Weiterhin sollte klargestellt werden, welche Rolle die Länder bei den Prozessen zur Qualitätssicherung spielen. Der Entwurf sieht vor, dass die Länder für die Qualitätssicherung vor Übermittlung an den NAP zuständig sind, lässt die Rolle bei der Meldung von Ungenauigkeiten aber offen.

## Eine effektive Koordinationsstelle statt neuer bürokratischer Strukturen

Die Schaffung einer „Koordinationsstelle“ für Mobilitätsdaten“ nach §7 MDG-E sowie einer unabhängigen Datenaufsichtsbehörde nach §11 MDG-E sind grundsätzlich begrüßenswert. Diese Institutionen können bei Problemen hinsichtlich der Datenverfügbarkeit eingreifen.

Einen kontinuierlichen Dialog sowohl über technische und fachliche Fragen für die Bereitstellung von Mobilitätsdaten über den NAP aufrecht zu halten (Community Management) ist begrüßenswert, denn er bietet Möglichkeiten zur praxisnahen Gestaltung der Leitlinien und verbessert das Verständnis und stärkt den Austausch und die Innovationskraft innerhalb der Branche. Es ist allerdings nicht klar, anhand welcher Prozesse und Bestimmungen Konfliktsituationen gelöst werden sollen.

Die Verwaltungsvereinbarung mit den Ländern ist so auszugestalten, dass eine wirksame bundesweite Koordination möglich ist und dass landesspezifische Regelungen mit entsprechender Fragmentierungswirkung vermieden werden.

Mit Blick auf das Thema Bürokratieabbau sollte beim Aufbau der neuen Rolle der Koordinationsstelle darauf geachtet werden, dass keine parallelen Strukturen entstehen und somit beispielsweise doppelte Aufwände entstehen. Bei der Erarbeitung der umfangreichen, von der Koordinationsstelle zu erlassenden, Verfügungen und Standards ist eine enge Einbindung aller relevanten Branchen-Akteure frühzeitig vorzusehen.

<p><b>Gesetzesentwurf der Bundesregierung</b></p>	<p><b>Änderungsvorschläge des Bitkom</b></p>
<p><b>Entwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten und zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes</b></p>	<p><b>Entwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten und zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes</b></p> <p><b>Streichung   Ergänzung</b></p>

<p><b>Artikel 1</b></p> <p><b>Gesetz zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten (Mobilitätsdatengesetz – MDG)</b></p>	
<p><b>§ 1 Anwendungsbereich</b></p>	
<p>Dieses Gesetz regelt die Bereitstellung und die Nutzung von Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt.</p>	
<p><b>§2 Zweck und Ziele des Gesetzes</b></p>	
<p>(1) Zweck dieses Gesetzes ist es, Klimaschutz und Nachhaltigkeit im Verkehrssektor zu stärken, Innovationen und neue Geschäftsmodelle zu ermöglichen sowie eine bessere Datengrundlage zur behördlichen Aufgabenerfüllung bereitzustellen.</p>	
<p>(2) Zu dem in Absatz 1 genannten Zweck verfolgt dieses Gesetz insbesondere die Ziele</p>	
<p>1. Diensteanbietern die Bereitstellung von hochwertigen und kontinuierlich verfügbaren multimodalen Reiseinformationsdiensten sowie Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten zu ermöglichen</p>	
<p>2. eine breite Verfügbarkeit und eine für die Weiterverwendung erforderliche Qualität von Mobilitätsdaten sicherzustellen,</p>	
<p>3. Hürden bei der Nutzung von Mobilitätsdaten für potentielle Datennutzer zu minimieren,</p>	
<p>4. verkehrsträgerübergreifend einheitliche Regeln für die Bereitstellung von Mobilitätsdaten zu schaffen,</p>	
<p>5. klare und einfache Regeln mit möglichst geringem Verwaltungsaufwand für Dateninhaber und für Datennutzer zu schaffen,</p>	
<p>6. Beiträge zur unionsweiten Harmonisierung der technischen Anforderungen an Dateninhaber und Datennutzer zu leisten, insbesondere hinsichtlich der Spezifikationen für Normung, Zugänglichkeit und Qualität von Mobilitätsdaten, und</p>	



<p>7. zur Ermöglichung von Mobilitätsdiensten mit einer anbieterübergreifenden digitalen Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen beizutragen.</p>	<p>7. <del>zur Ermöglichung von</del> Mobilitätsdiensten (einschließlich solcher mit einer anbieterübergreifenden digitalen Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen) durch Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten zu unterstützen.</p>
<p>(3) Dieses Gesetz dient zugleich der Durchführung</p>	
<p>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,</p>	
<p>2. der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste (ABl. L 272 vom 21.10.2017; L 125 vom 14.5.2019, S. 24), die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2024/490 (ABl. L, 2024/490, 13.2.2024) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung,</p>	
<p>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,</p>	
<p>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</p>	
<p>5. der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen</p>	

<p>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.</p>	
<p><b>§ 3 Begriffsbestimmungen</b></p>	
<p>(1) Im Sinne dieses Gesetzes ist oder sind:</p>	
<p>1. „Mobilitätsdaten“ Daten, die aufgrund einer gesetzlichen Pflicht über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen sind,</p>	<p>1. „Mobilitätsdaten“ Daten, die aufgrund einer gesetzlichen Pflicht <b>außerhalb dieses Gesetzes</b> über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen sind</p>
<p>2. „Nationaler Zugangspunkt“ eine digitale Schnittstelle nach Artikel 4 Nummer 22 der Richtlinie 2010/40/EU, nach Artikel 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926, nach Artikel 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670, nach Artikel 5 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 885/2013 und nach Artikel 7 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 886/2013,</p>	
<p>3. „Dateninhaber“ Personen und Einrichtungen nach Artikel 2 Nummer 11 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 und nach Artikel 2 Nummer 14 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 sowie Betreiber oder Eigentümer von öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Zapfstellen für alternative Kraftstoffe nach Artikel 20 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804,</p>	
<p>4. „Datennutzer“ Personen und Einrichtungen nach Artikel 2 Nummer 7 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926, nach Artikel 2 Nummer 15 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 sowie nach Artikel 2 Nummer 16 der Verordnung (EU) 2023/1804,</p>	
<p>5. „Landessystem für Mobilitätsdaten“ eine digitale Schnittstelle eines Landes oder mehrerer Länder, die dem Zweck dient, Mobilitätsdaten zusammenzuführen.</p>	
<p>(2) Im Übrigen gelten die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Verordnung (EU) 2023/1804, des Artikels 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926, des Artikels 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670, des Artikels 2 der</p>	

<p>Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 und des Artikels 2 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013.</p>	
<p><b>§ 4 Bereitstellung von Mobilitätsdaten; Verordnungsermächtigung</b></p>	
<p>(1) Dateninhaber haben die in den Anhängen der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 und der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 bezeichneten Daten und die zugehörigen Metadaten bereitzustellen.</p>	<p>(1) Dateninhaber haben die in den Anhängen der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 und der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 bezeichneten <b>Mobilitätsdaten und die zugehörigen Metadaten</b> ab den darin vorgesehenen Zeitpunkten bereitzustellen. Dynamische Auslastungsdaten nach Absatz 2 müssen frühestens ab dem 1.12.2025 bereitgestellt werden.</p>
<p>(2) Dateninhaber haben dynamische Daten zum Auslastungsgrad der Fahrzeuge von straßen- und schienegebundenen Linienverkehrsdiensten sowie die zugehörigen Metadaten bereitzustellen.</p>	<p>(2) Dateninhaber haben dynamische Daten zum Auslastungsgrad von öffentlich finanzierten straßen- und schienegebundenen Linienverkehrsdiensten sowie die zugehörigen Metadaten bereitzustellen. Dies betrifft nur diejenigen Mobilitätsdaten, die bereits in einem digital maschinenlesbaren Format zur Verfügung stehen.</p>
	<p>(3 neu) Der gemessene oder prognostizierte Auslastungsgrad ist unter Einbeziehungen von Branchenstandards auf einer von mindestens drei Auslastungsstufen anzugeben.</p>
<p>(3) Die nach Absatz 2 bereitzustellenden Daten müssen auch folgende Daten umfassen:</p>	<p><del>(3) Die nach Absatz 2 bereitzustellenden Daten müssen auch folgende Daten umfassen:</del></p>
<p>1. Daten zur Auslastung von Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderungen und</p>	<p><del>1.— Daten zur Auslastung von Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderungen und</del></p>
<p>2. Daten zu Stellflächen für Hilfsmittel.</p>	<p><del>2.— Daten zu Stellflächen für Hilfsmittel.</del></p>
<p>(4) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz mit Zustimmung des Bundesrates den Detaillierungsgrad der Mobilitätsdaten des Schienenpersonenfernverkehrs, die nach Absatz 1 bereitzustellen sind, festzulegen.</p>	<p>(4) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz mit Zustimmung des Bundesrates den Detaillierungsgrad und <b>Zeitpunkt der Bereitstellung</b> der Mobilitätsdaten des Schienenpersonenfernverkehrs, die nach Absatz 1 bereitzustellen sind, festzulegen.</p>
<p><b>§ 5 Nationaler Zugangspunkt; Landessysteme für Mobilitätsdaten</b></p>	
<p>(1) Dateninhaber haben die Mobilitätsdaten und die zugehörigen Metadaten nach § 4 über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen.</p>	<p>(1) Dateninhaber haben die Mobilitätsdaten <del>und die</del> (einschließlich der zugehörigen Metadaten) nach § 4 über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen.</p>
<p>(2) Ist ein Landessystem für Mobilitätsdaten eingerichtet, so sind die Dateninhaber berechtigt, die Mobilitätsdaten und die zugehörigen Metadaten nach § 4 über dieses bereitzustellen.</p>	<p>(2) <del>Ist ein Landessystem für Mobilitätsdaten eingerichtet, so sind die Dateninhaber berechtigt, die Mobilitätsdaten und die zugehörigen Metadaten nach § 4 über dieses bereitzustellen.</del> Steht auf Landesebene ein Landessystem für Mobilitätsdaten zur Verfügung, entfällt mit der Bereitstellung der Mobilitätsdaten und der zugehörigen Metadaten nach Absatz 1 und nach § 5 an diese</p>

	Landessysteme die Bereitstellungspflicht an den Nationalen Zugangspunkt.
<p>(3) Der Betreiber eines Landessystems für Mobilitätsdaten hat die Qualität der ihm bereitgestellten Mobilitätsdaten und die zugehörigen Metadaten sicherzustellen. Er hat die ihm bereitgestellten Mobilitätsdaten und die zugehörigen Metadaten unverzüglich an den Nationalen Zugangspunkt weiterzuleiten. Das Nähere regelt die Verwaltungsvereinbarung nach § 7 Absatz 5. Der Betreiber eines Landessystems hat die Leitlinien der Koordinierungsstelle zu beachten.</p>	
<p><b>§ 6 Datennutzung; Lizenzen; Verordnungsermächtigung</b></p>	
<p>(1) Die Bereitstellung und die Nutzung der Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt sind unentgeltlich.</p>	<p>(1) Die Bereitstellung und die Nutzung der statischen Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt sind grundsätzlich unentgeltlich.</p> <p>In besonderen Fällen der Datennutzung, insbesondere bei Nutzung dynamischer und beobachteter Mobilitätsdaten, können Dateninhaber und Datennutzer Kooperationsmodelle und Lizenzen entwickeln, die eine entgeltliche Kompensation vorsehen. Solche Fälle beinhalten u.A., aber nicht nur, Umstände,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bei denen ein besonders hoher technischer Aufwand zur Datenerhebung, Veredelung oder Datenbereitstellung notwendig ist</li> <li>• bei denen die Mobilitätsdaten vom Datennutzer für kommerzielle Geschäftsmodelle verwendet werden.</li> <li>• Bei denen Nachrüstungen (z.B. Sensorik) und Investitionen in die Datenerfassung sowie -bereitstellung erfolgen.</li> </ul>
<p>(2) Mobilitätsdaten dürfen für jeden kommerziellen oder nichtkommerziellen Zweck genutzt werden. Die Bedingungen für die Datennutzung müssen nichtdiskriminierend sein.</p>	<p>(2) Mobilitätsdaten dürfen <b>grundsätzlich</b> für jeden kommerziellen oder nichtkommerziellen Zweck <b>inhaltlich unverändert</b> genutzt werden. Die Bedingungen für die Datennutzung müssen nichtdiskriminierend sein.</p> <p>In besonderen Fällen der Datennutzung, insbesondere bei Nutzung dynamischer und beobachteter Mobilitätsdaten, können Dateninhaber Beschränkungen des Nutzungszwecks vorsehen. Solche Fälle beinhalten u.A., aber nicht nur, Umstände,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bei denen ein besonders hoher technischer Aufwand zur Datenerhebung, Veredelung oder Datenbereitstellung notwendig ist</li> <li>• bei denen die Mobilitätsdaten vom Datennutzer für kommerzielle Geschäftsmodelle verwendet werden.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• bei denen Gefahren hinsichtlich der inneren Sicherheit und Ordnung einer Bereitstellung entgegenstehen.</li> </ul>
<p>(3) Dateninhaber können die Bedingungen für die Datennutzung über Lizenzvereinbarungen regeln. Im Fall des Satzes 1 sind vom Dateninhaber die Vorschriften zu Standardlizenzen in der nach Absatz 4 erlassenen Rechtsverordnung einzuhalten.</p>	
<p>(4) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz mit Zustimmung des Bundesrates festzulegen, welche Standardlizenzen Dateninhaber zu verwenden haben.</p>	
<p>(5) Diensteanbieter haben Mobilitätsdaten, die über den nationalen Zugangspunkt in einem digitalen maschinenlesbaren Format bereitgestellt werden, gemäß Artikel 5 Absatz 4 und Artikel 6 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 unverzüglich und vollständig in die von ihnen bereitgestellten Dienste einzubeziehen.</p>	
<p><b>§ 7 Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten</b></p>	
<p>(1) Es wird eine Koordinierungsstelle für Mobilitätsdaten (Koordinierungsstelle) eingerichtet. Die Koordinierungsstelle ist bei der bundesweiten Zusammenführung von Mobilitätsdaten im Nationalen Zugangspunkt für kommunikative und technisch koordinierende Aufgaben nach Maßgabe von Absatz 2 und der §§ 8 bis 10 zuständig.</p>	
<p>(2) Die Koordinierungsstelle hat folgende Aufgaben:</p>	
<p>1. Identifizierung und Ansprache von national und international tätigen Dateneinhabern bezüglich der Datenbereitstellung,</p>	
<p>2. Aufklärung der national und international tätigen Dateneinhaber über die Vorgaben zur Datenbereitstellung und über die Prozesse der Dokumentation und der Verbesserung der Datenqualität; Angebot technischer und fachlicher Unterstützung der Dateneinhaber, wie zur Anbindung an den Nationalen Zugangspunkt und zu Vorgaben zu Standards,</p>	<p>2. Aufklärung der national und international tätigen Dateneinhaber über die Vorgaben zur Datenbereitstellung und über die Prozesse der Dokumentation und der Verbesserung der Datenqualität; Angebot technischer und fachlicher Unterstützung der Dateneinhaber, wie zur Anbindung an den Nationalen Zugangspunkt und zu Vorgaben zu Standards,</p>

3.	3. Unterrichtung der Dateninhaber über die Nutzung der bereitgestellten Daten (u.a. Abrufzahlen, rechtswidriges Verhalten),
3. Verwaltung und Pflege der Fachgemeinschaften für den fortlaufenden Dialog zwischen Dateninhabern und Datennutzern,	4. Verwaltung und Pflege der Fachgemeinschaften für den fortlaufenden Dialog zwischen Dateninhabern und Datennutzern,
4. regelmäßige Überprüfung der Quantität und der Qualität von über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten; Entwicklung und Betrieb von Diensten und Anwendungen zur Überprüfung der Qualität der Mobilitätsdaten und zur Überprüfung der Einhaltung der Vorgaben zu Standards,	5. regelmäßige Überprüfung der Quantität und der Qualität von über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten; Entwicklung und Betrieb von Diensten und Anwendungen zur Überprüfung der Qualität der Mobilitätsdaten und zur Überprüfung der Einhaltung der Vorgaben zu Standards,
6. regelmäßige Durchführung von Analysen der Datennutzung und der Einhaltung der Vorschriften durch Datennutzer; Ansprache der Datennutzer auf rechtswidriges Verhalten,	7. regelmäßige Durchführung von Analysen der Datennutzung und der Einhaltung der Vorschriften durch Datennutzer; Ansprache der Datennutzer auf rechtswidriges Verhalten,
7. Aufnahme von Beschwerden der Datennutzer zur Qualität und Rechtskonformität von über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten und Weiterleitung an Dateninhaber und	8. Aufnahme von Beschwerden der Datennutzer zur Qualität und Rechtskonformität von über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten und Weiterleitung an Dateninhaber und
8. Unterstützung von Forschenden und Forschungseinrichtungen bei Anfragen zum Zugang zu und zur Nutzung von über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten.	9. Unterstützung von Forschenden und Forschungseinrichtungen bei Anfragen zum Zugang zu und zur Nutzung von über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten.
(3) Die Aufgaben der Koordinierungsstelle werden von der Bundesanstalt für Straßenwesen (Bundesanstalt) wahrgenommen.	
(4) Die Bundesanstalt kann juristischen Personen des privaten Rechts mit ihrem Einverständnis die Befugnis verleihen, Aufgaben nach Absatz 2 in eigenem Namen und in den Handlungsformen des öffentlichen Rechts wahrzunehmen, wenn sie die Gewähr für eine sachgerechte Erfüllung der ihnen übertragenen Aufgaben bieten und die Beleihung im öffentlichen Interesse liegt. Die Verleihung und die Entziehung der Befugnis können durch die Bundesanstalt mit Zustimmung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr erfolgen. Die Beliehene unterliegt der Aufsicht der Bundesanstalt.	
(5) Die Einzelheiten der Zusammenarbeit zwischen der Koordinierungsstelle und den	

Landessystemen für Mobilitätsdaten regeln Bund und Länder in einer Verwaltungsvereinbarung.	
<b>§ 8 Verbesserung der Genauigkeit von Mobilitätsdaten; Zusammenarbeit</b>	
(1) Die Koordinierungsstelle hat ein softwarebasiertes automatisiertes System zu führen, über das Datennutzer und Dateninhaber im Rahmen ihrer Verpflichtung nach Artikel 4 Absatz 5 und Artikel 5 Absatz 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sowie Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 6 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 zusammenarbeiten. Das System dient	(1) Die Koordinierungsstelle hat ein softwarebasiertes automatisiertes System zu führen, über das Datennutzer und Dateninhaber im Rahmen ihrer Verpflichtung nach Artikel 4 Absatz 5 und Artikel 5 Absatz 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sowie Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 6 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 zusammenarbeiten. Das System ist in den NAP integriert und dient
1. der Eingabe von Korrekturen an Mobilitätsdaten, die Datennutzer nach Absatz 2 bereitstellen,	1. der Eingabe von Korrekturvorschlägen an Mobilitätsdaten, die Datennutzer nach Absatz 2 bereitstellen,
2. der automatisierten Weiterleitung der Korrekturen an die Dateninhaber und	2. der automatisierten Weiterleitung der Korrekturvorschläge an die Dateninhaber und
3. der Aufnahme der Ergebnisse der Prüfung von weitergeleiteten Korrekturen, die der Dateninhaber nach Absatz 3 durchgeführt hat.	
(2) Datennutzer, die Ungenauigkeiten an den über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten feststellen, diese Ungenauigkeiten in eigenen Systemen korrigieren und die korrigierten Mobilitätsdaten verbreiten oder öffentlich wiedergeben, haben die von ihnen vorgenommenen Korrekturen über das System nach Absatz 1 unverzüglich bereitzustellen. Satz 1 gilt insbesondere für Anbieter von öffentlich zugänglichen Reise- und Verkehrsinformationsdiensten. Für die bereitgestellten Korrekturen gilt § 6 Absatz 1 und 2 entsprechend.	2) Datennutzer, die Ungenauigkeiten an den über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten feststellen, <del>diese Ungenauigkeiten in eigenen Systemen korrigieren und die korrigierten Mobilitätsdaten verbreiten oder öffentlich wiedergeben</del> , haben diese <del>von ihnen vorgenommenen Korrekturen</del> über das System nach Absatz 1 <del>unverzüglich</del> zu melden.  Datennutzer dürfen die korrigierten Daten oder daraus resultierende Ergebnisse erst dann weiterverbreiten, wenn die Korrektur vom Dateninhaber geprüft und akzeptiert wurde.  Vom Dateninhaber korrigierte Daten nach Abs. 3 werden vom Datennutzer unverzüglich in die eigenen Systeme übernommen.
(3) Dateninhaber haben die ihnen über das System nach Absatz 1 weitergeleiteten Korrekturen regelmäßig zu prüfen und das Ergebnis dieser Prüfung über das System nach Absatz 1 zu melden. Sind die Korrekturen zutreffend, haben sie diese Korrekturen an den von ihnen über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten zu übernehmen.	
<b>§ 9 Kontaktdaten der Dateninhaber; Datenschutz</b>	<b>§ 9 Kontaktdaten Registrierung der Dateninhaber und Datennutzer; Datenschutz</b>

	<p>(1 neu) Dateninhaber und Datennutzer haben sich beim Nationalen Zugangspunkt zu registrieren. Für die Registrierung sind die folgenden Angaben erforderlich:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) der Name sowie die E-Mail-Adresse,</li> <li>2) bei juristischen Personen zusätzlich der Firmenname und eine zustellungsfähige Anschrift,</li> <li>3) der Zweck der beabsichtigten der Datennutzung („privat“; „wissenschaftlich“, „kommerziell“)</li> </ol>
	<p>(2) Die Registrierung sowie die Übermittlung von Änderungsmitteilungen erfolgen elektronisch.</p>
<p>(1) Dateninhaber haben für jede Bereitstellung der Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt oder über ein Landessystem für Mobilitätsdaten als Metadaten eine E-Mail-Adresse und eine Telefonnummer bereitzustellen, damit Datennutzer sie zum Zweck der Zusammenarbeit bei der Korrekturen etwaiger Ungenauigkeiten in Bezug auf ihre Daten im Sinne der Artikel 4 Absatz 5 und Artikel 5 Absatz 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sowie im Sinne der Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 6 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 kontaktieren können.</p>	<p><del>(1) Dateninhaber haben für jede Bereitstellung der Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt oder über ein Landessystem für Mobilitätsdaten als Metadaten eine E-Mail-Adresse und eine Telefonnummer bereitzustellen, damit Datennutzer sie zum Zweck der Zusammenarbeit bei der Korrekturen etwaiger Ungenauigkeiten in Bezug auf ihre Daten im Sinne der Artikel 4 Absatz 5 und Artikel 5 Absatz 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sowie im Sinne der Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 6 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 kontaktieren können.</del></p>
<p><b>§ 10 Leitlinien und Empfehlungen</b></p>	
<p>(1) Die Koordinierungsstelle hat Leitlinien aufzustellen, in denen Datenstandards, Mindestprofile, Qualitätsstandards und weitere technische Einzelheiten hinsichtlich der Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten und Metadaten niederzulegen sind.</p>	
<p>(2) Die Koordinierungsstelle hat unter Einbeziehung der zuständigen Datenschutzaufsichtsbehörde Empfehlungen zu Maßnahmen zu erarbeiten, wie die Dateninhaber ihren Pflichten nach Artikel 4 Absatz 6 und Artikel 5 Absatz 7 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 nachzukommen haben, damit keine personenbezogenen Daten bereitgestellt werden.</p>	
<p>(3) Die Leitlinien nach Absatz 1 und die Empfehlungen nach Absatz 2 sind von der Koordinierungsstelle auf den Internetseiten der Koordinierungsstelle allgemein zugänglich zu veröffentlichen.</p>	
<p><b>§ 11 Behördliche Zuständigkeiten, Aufgaben und Maßnahmen</b></p>	



<p>(1) Zuständige Behörde für die Durchführung dieses Gesetzes ist das Bundesamt für Logistik und Mobilität (Bundesamt).</p>	
<p>(2) Dateninhaber nach § 3 Absatz 1 Nummer 3, die keine Behörde im Sinne von § 1 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes sind, haben dem Bundesamt auf Verlangen alle Informationen herauszugeben, die dieses zur Wahrnehmung seiner Aufgaben nach Absatz 1 benötigt.</p>	
<p>(3) Das Bundesamt kann gegenüber Dateninhabern nach § 3 Absatz 1 Nummer 3, die keine Behörde im Sinne von § 1 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes sind, die zur Wahrnehmung seiner Aufgaben nach diesem Gesetz erforderlichen Maßnahmen treffen. Es kann auf Ersuchen der Koordinierungsstelle insbesondere Folgendes anordnen:</p>	
<p>die Bereitstellung von Mobilitätsdaten oder von den zugehörigen Metadaten nach §4 und Artikel 20 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804,</p>	
<p>die Einhaltung der Vorgaben zu Standardlizenzen der nach § 6 Absatz 4 erlassenen Rechtsverordnung,</p>	
<p>die Einhaltung der von der Koordinierungsstelle aufgestellten Leitlinien nach § 10 Absatz 1,</p>	
<p>die Bereitstellung einer E-Mail-Adresse und einer Telefonnummer nach § 9 Absatz 1 und</p>	
<p>die Prüfung der den Dateninhabern über das System nach § 8 Absatz 1 weitergeleiteten Korrekturen und die anschließende Meldung des Prüfungsergebnisses über dieses System.</p>	
<p>(4) Das Bundesamt kann zur Durchsetzung der Herausgabepflicht nach Absatz 2 und zur Durchsetzung der Anordnungen nach Absatz 3 Satz 2 nach Maßgabe des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes ein Zwangsgeld von bis zu 50 000 Euro festsetzen. Es kann auch Zwangsmittel gegen juristische Personen des öffentlichen Rechts anwenden.</p>	
<p><b>§ 12 Evaluierung</b></p>	
<p>(1) Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr legt mit Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes dem Deutschen Bundestag einen Evaluierungsbericht in nichtpersonenbezogener Form vor.</p>	

<p>(2) Im Evaluierungsbericht sind dieses Gesetz sowie die nach § 4 Absatz 4 und § 6 Absatz 4 erlassene Rechtsverordnungen am Maßstab der Ziele nach § 2 Absatz 2 zu bewerten. Die Ergebnisse einer Befragung im Kreis der verschiedenen Betroffenenengruppen dieses Gesetzes gehen in den Evaluierungsbericht ein.</p>	
<p><b>Artikel 2</b> <b>Änderung des Personenbeförderungsgesetzes</b></p>	
<p>Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:</p>	
<p>Die §§ 3a bis 3c aufgehoben.</p>	
<p>§ 57 Absatz 1 wird wie folgt geändert:</p>	
<p>In Nummer 11 wird das Semikolon am Ende durch einen Punkt ersetzt.</p>	
<p>Nummer 12 wird aufgehoben.</p>	
<p><b>Artikel 3</b> <b>Inkrafttreten, Außerkrafttreten</b></p>	
<p>(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 bis 4 am ... [einsetzen: Datum des ersten Tages des auf die Verkündung folgenden Quartals] in Kraft.</p>	
<p>(2) Artikel 1 § 11 tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.</p>	
<p>(3) Artikel 2 tritt am 1. Dezember 2028 in Kraft.</p>	
<p>(4) Die Mobilitätsdatenverordnung vom 20. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4728), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juli 2022 (BGBl. I S. 1039) geändert worden ist, tritt am 1. Dezember 2028 außer Kraft.</p>	

Bitkom vertritt mehr als 2.200 Mitgliedsunternehmen aus der digitalen Wirtschaft. Sie generieren in Deutschland gut 200 Milliarden Euro Umsatz mit digitalen Technologien und Lösungen und beschäftigen mehr als 2 Millionen Menschen. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 500 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig, kreieren Content, bieten Plattformen an oder sind in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 82 Prozent der im Bitkom engagierten Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, weitere 8 Prozent kommen aus dem restlichen Europa und 7 Prozent aus den USA. 3 Prozent stammen aus anderen Regionen der Welt. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem leistungsfähigen und souveränen Digitalstandort zu machen.

#### Herausgeber

Bitkom e.V.  
Albrechtstr. 10 | 10117 Berlin

#### Ansprechpartner

Felix Lennart Hake | Referent Mobility  
T 030 27576-243 | f.hake@bitkom.org

#### Verantwortliches Bitkom-Gremium

AK Intelligente Mobilität

#### Copyright

Bitkom 2024

Diese Publikation stellt eine allgemeine unverbindliche Information dar. Die Inhalte spiegeln die Auffassung im Bitkom zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Obwohl die Informationen mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität, insbesondere kann diese Publikation nicht den besonderen Umständen des Einzelfalles Rechnung tragen. Eine Verwendung liegt daher in der eigenen Verantwortung des Lesers. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen. Alle Rechte, auch der auszugswweisen Vervielfältigung, liegen beim Bitkom oder den jeweiligen Rechteinhabern.