



1. Dezember 2025

745. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, TOP 3

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Rechtsrahmens für intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern und die Datenbereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt (Drucksache 646/25)



in den kommenden Tagen beraten Sie im Ausschuss für Verkehr des Bundesrates die IVSG-Novelle. Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450 000 Beschäftigten, begrüßt die damit verbundene Umsetzung der Novelle der IVS-Richtlinie in deutsches Recht. Zugleich ist festzustellen, dass der Regierungsentwurf gegenüber dem Referentenentwurf erhebliche inhaltliche Ergänzungen beinhaltet. So wurden Aspekte des gescheiterten Mobilitätsdatengesetzes nachträglich aufgenommen.

Wir möchten im Rahmen des weiteren Gesetzgebungsverfahrens daher auf änderungsbedürftige Punkte hinweisen und sind dankbar für Berücksichtigung:

1. Vollständiger Verzicht auf Eigenerklärungen der Verkehrsunternehmen als Dateninhaber

Wir schlagen vor, § 10 Abs. 7 IVSG wie folgt abzuändern:

„Zur Erfüllung von Pflichten, die sich aus den in § 1 Absatz 2 Nummer 1, 4 und 6 genannten Rechtsakten und Vorschriften ergeben, sind keine Eigenerklärungen abzugeben.“

Es ist zu begrüßen, dass die Bundesregierung im neuen Gesetzesentwurf von einer pauschalen Verpflichtung zur Abgabe von Eigenerklärungen abgesehen hat. Jedoch erscheint der Vorschlag, eine Eigenerklärung nur noch „auf Verlangen“ der BASt abzugeben, nicht ausreichend. **Die Verkehrsunternehmen kommen ihren Datenbereitstellungsverpflichtungen bereits heute umfassend nach.** Über die Landessysteme

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37–39
50672 Köln
T 0221 57979-0

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und
Bundesregierung: R001242

EU-Transparenzregister
50254292140-86

Haltestellen
Stadtbus bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West

und den DELFI e.V. werden umfangreiche statische und dynamische ÖPNV-Daten an den NAP gemeldet. Auch der in Bezug genommene Art. 9 der Verordnung 2017/1926/EU (MMTIS) sieht die Abgabe einer Eigenerklärung nicht als verpflichtende Muss-Anforderung vor.

Darüber hinaus hat sich die Bundesregierung explizit zum Ziel gesetzt, Bürokratie abzubauen, was durch eine Verpflichtung zur Abgabe von Eigenerklärung absurdum geführt würde. Dies würde für die Verkehrsunternehmen **nicht notwendige und zusätzliche Bürokratie bedeuten**. Schließlich kann die Prüfung über die Einhaltung der Bereitstellungspflichten auch einfach über den Nationalen Zugangspunkt erfolgen, ohne dass es einer Eigenerklärung bedarf. Soweit die Mitgliedstaaten Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission haben, sollten diese auch durch die Bundesverwaltung – namentlich der BASt als Nationale Stelle – wahrgenommen werden. Hierfür sieht des Gesetzesentwurf auch nicht unerhebliche Aufwüchse bei der Personalausstattung der BASt vor.

2. Pflicht zur Datenbereitstellung – nicht zur Datenerhebung, § 5 IVSG

Wir schlagen vor, § 5 Abs. 4 IVSG ersatzlos zu streichen. Darüber hinaus schlagen wir vor in § 5 IVSG eine Klarstellung aufzunehmen, dass keine zusätzlichen Pflichten zur Datenerhebung und -bereitstellung über die Vorgaben der in § 1 Abs. 2 genannten Rechtsnormen hinaus eingeführt werden, zum Beispiel durch folgende Formulierung einer zusätzlichen Nummer 3 in § 5 Abs. 2 IVSG:

„Diese Spezifikationen verpflichten keinen Dateninhaber dazu, Daten zu erheben, die er bislang noch nicht erhebt, oder Daten zu digitalisieren, die noch nicht in einem digitalen maschinenlesbaren Format vorliegen. Die besonderen Anforderungen an die Aktualisierung von Daten sollten nur für die Daten gelten, die auch tatsächlich erhoben werden und in einem digitalen maschinenlesbaren Format zur Verfügung stehen.“

Art. 5 Abs. 4 2017/1926/EU stellt es in das Ermessen der Mitgliedstaaten Auslastungsdaten (dynamischen Reise- und Verkehrsdaten gemäß Nummer 2.3 des Anhangs) über den nationalen Zugangspunkt bereitzustellen. Insbesondere erscheint auch die Vorgabe von Daten zur Auslastung von Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderungen und Daten zu Stellflächen für Hilfsmittel bereitzustellen, nicht zweckmäßig. Die Verkehrsunternehmen verfügen nicht über die genannten Daten, da entsprechende Sensoren und Datenerhebungsquellen dazu fehlen.

Das Verfügbar machen dieser Daten wäre nur über den flächendeckenden Einbau von entsprechenden KI-basierten Videosystemen oder anderen Lösungen möglich. Dies würde für die in Deutschland eingesetzte Fahrzeugflotte einen erheblichen zwei- bis dreistelligen Millionenbetrag kosten, der dann wiederum nicht für die eigentliche Verkehrsleistungserbringung zur Verfügung stünde.

Es ist für uns daher entscheidend, **dass keine Erweiterung von Datenerhebungs- und bereitstellungspflichten begründet wird**.

In der Mobilitätsdatenverordnung beziehungsweise der Verordnungsgrundbegründung war gesetzlich und textlich verankert, dass die Pflicht zur Datenbereitstellung nur Daten erfasst, die entstanden und die damit bereits vorhanden sind. Eine Generierung von Daten war damit nicht verbunden. Diese explizite Klarstellung, dass keine zusätzlichen Pflichten zur Datenerhebung und -bereitstellung über die Vorgaben der in § 1 Abs. 2 genannten Rechtsnormen hinaus eingeführt werden, fehlt im vorliegenden Entwurf. Insbesondere ist zu beachten, dass durch das in dem

Gesetzesentwurf adressierte Außerkraftsetzen der MDV, dieser formulierte Grundsatz entfallen würde.

3. Faire Lizenzbedingungen für die Dateninhaber schaffen, § 8 IVSG

Wir schlagen vor, § 8 Abs. 1 IVSG wie folgt zu fassen:

Die Bereitstellung und die Nutzung der Daten über den Nationalen Zugangspunkt sind erfolgt unentgeltlich. Für die Nutzung der im Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten können Lizenzvereinbarung getroffen werden.

Die in § 8 IVSG pauschal vorgegebene unentgeltliche Bereitstellung und Nutzung von Daten aus dem Nationalen Zugangspunkt erscheint nicht zweckmäßig.

Die im VDV organisierten Unternehmen lehnen eine Weitergabe von strategischen Betriebsdaten oder auch kommerziellen Marktdaten (Echtzeit-Betriebsdaten, Markterhebungen usw.) nicht grundsätzlich ab. So sind wir als Branche durchaus bereit, ÖV-fremden Anbietern, der Wissenschaft oder der Forschung Daten dieser Art bereit zu stellen; allerdings nur (!) auf einer vertraglichen Basis beziehungsweise auf der Basis von kosten- und wertorientierten Nutzungsabkommen oder im Rahmen von Lizenzen. Ferner ist dabei für uns wichtig, dass dies alles auf freiwilliger Basis erfolgen können muss.

Solche Vereinbarungen sollten dann nicht nur die Frage klären, wie die zurückliegende Arbeit der Datenverarbeitung **entlohnt** werden kann, sondern Echtzeitdaten oder auch Auslastungsdaten haben ebenfalls einen **Wert**, weil sie die Basis darstellen, um Angebote im Öffentlichen Personenverkehr verbessern oder wirtschaftlicher vermarkten zu können. Alternativ kann ein Verkehrsunternehmen mit einem ÖV-fremden Anbieter beispielweise auch die Vereinbarung treffen, dass man an Stelle der Preisbildung **Daten gegenseitig austauscht**, also beide Seiten von einer Datenweitergabe profitieren. Dies sollten die Partner vor Ort aber selbst entscheiden können.

Darüber hinaus sehen sowohl die 2017/1926/EU (MMTIS) als auch die 2022/670/EU (RTTI) die Möglichkeit vor, Lizenzvereinbarungen für die Nutzung der bereitzustellenden Daten abzuschließen, inklusive **einer angemessenen Vergütung für die Aufwände der Dateninhaber**. Der kategorische Ausschluss dieser Möglichkeit erschließt sich uns daher nicht. Die Möglichkeit einer Vergütung sollte grundsätzlich eingeräumt werden, wobei die Preisgestaltung jedoch stets fair, angemessen, und diskriminierungsfrei sein muss.

Bestimmte Mobilitätsdaten, wie zum Beispiel Verfügbarkeitsdaten oder Auslastungsdaten, werden von den Dateninhabern durch Investitionen und einen jahrelangen Betrieb erwirtschaftet. 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. Dateninhaber müssen auch in Zukunft geltend machen können, dass bestimmte Informationen nicht bereitgestellt werden müssen, wenn diese Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse enthalten.

Auch für den **eigenwirtschaftlichen Fernverkehr** lehnen wir eine Bereitstellung von **detaillierten, historischen und dynamischen Auslastungsdaten** über den NAP ab. Während im Regionalverkehr Auslastungsdaten zum Teil innerhalb der Branche und vereinzelt auch mit Aufgabenträgern geteilt werden, werden Auslastungsdaten im Fernverkehr heute nur an die DB InfraGO zur Anzeige an Haltestellen gegeben.

Weder Aufgabenträger noch Ticketvendoren erhalten Auslastungsdaten. Denn Auslastungsdaten stellen kommerziell wertvolle und wettbewerblich sensible Daten dar, die für die Preissetzung, Angebotsplanung und Reisendenlenkung eine entscheidende Rolle spielen. Genau aus diesem Grund investieren Verkehrsunternehmen in kostenintensive Erfassungssysteme wie automatische Fahrgastzählsysteme oder Check-In-Check-Out-Systeme. Eine Datenteilungspflicht würde jegliche Anreize zerstören, weiterhin in diese Systeme zu investieren.

Auch mit Blick auf den **intermodalen Wettbewerb ist nicht nachvollziehbar**, warum **primär die Schiene und der ÖPNV** zur Herausgabe von Auslastungsdaten verpflichtet wird. Intermodale Verkehrsträger wie der MIV werden nicht in gleichem Maße zur Bereitstellung von Auslastungsdaten verpflichtet und der Flugverkehr überhaupt nicht. Dabei konkurrieren nachhaltige Fernverkehre (Bus und Schiene) direkt mit nationalen Flugbetreibern bei Zubringern zu Hubflughäfen. Hierbei handelt es sich um eine offensichtliche **Ungleichbehandlung**, die auch so nicht aus den europäischen Rechtsakten zu Intelligenten Verkehrssystemen bzw. den Delegierten Verordnungen nachvollziehbar wird. Letztlich ist im Sinne eines fairen Wettbewerbs in Europa eine **ungesteuerte Herausgabe von Auslastungsdaten über den NAP** zu vermeiden. Es besteht zudem keine EU-rechtliche Erforderlichkeit hierfür.

4. Verordnungsermächtigung in § 14 IVSG zweckmäßig gestalten

Der Entwurf sieht in § 14 IVSG weitreichende Verordnungsermächtigungen vor. Zu begrüßen ist, dass nunmehr durch den Einschub in Abs. 3 insbesondere die Ausgestaltung und der Betrieb der Landessysteme nun auch der **Zustimmung des Bundesrates** bedürfen.

Uns fehlt jedoch weiterhin eine ausreichende gesetzliche Verankerung der Berücksichtigung und Beteiligung der betroffenen Branche und Verbände. Denn die Ermächtigungen umfassen unter anderem auch die Pflichten von Dateninhabern, Datenmittlern und Datennutzern in Bezug auf Datenqualität und Zugänglichkeit. Hier ist zu hinterfragen, ob solch weitreichende Regelungen allein durch den Verordnungsgeber beziehungsweise die BASt geregelt werden sollten.

Es erscheint uns zweckmäßiger, dies im Rahmen eines Gesetzgebungsverfahrens zu regeln oder andere Beteiligungs- und Mitwirkungsformen der Betroffenen zu schaffen, um deren Interessen besser zu berücksichtigen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen im weiteren Verfahren und stehen für Rückfragen gerne und jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

