
VDV-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 (IVSG) – Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags am 26.01.2026

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 700 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten, bedankt sich für die Möglichkeit zum o.g. Gesetzesentwurf Stellung nehmen zu können.

Die Bundesregierung verfolgt mit der geplanten Neufassung des IVSG die **Umsetzung unionsrechtlicher Vorgaben zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten und deren Qualitätssicherung**. Das Ziel der Schaffung qualitativ hochwertiger, flächendeckender und intermodaler Mobilitätsdaten, um Verkehrsangebote besser, intelligenter und nachhaltiger zu steuern, begrüßen und unterstützen wir grundsätzlich. Die **Verkehrsunternehmen sind auch unmittelbar** vom Gesetz **betroffen**, da der Entwurf vielfältige Anforderungen an sie – insbesondere in der Rolle als Dateninhaber von Mobilitätsdaten – stellt.

Für uns ist entscheidend, dass mit dem hier vorliegenden Entwurf des **IVSG keine Erweiterung von Datenerhebungs- und -bereitstellungspflichten** einher gehen. Der Regierungsentwurf geht jedoch an einigen Stellen über eine 1:1-Umsetzung der europäischen IVS-Richtlinie hinaus und umfasst inhaltliche Aspekte des gescheiterten Entwurfs eines Mobilitätsdatengesetzes der vorherigen Bundesregierung. Soweit der Entwurf an übergreifende Fragen der Digitalisierungsstrategie von Bund, Ländern und Kommunen anknüpft, fehlt es zudem vielfach an den damit verbundenen **Fragen der Finanzierung** der im Gesetz gestellten Anforderungen und Pflichten – mit Ausnahme eines erheblichen Aufwuchses an Personalstellen für die BASt zur Wahrnehmung der Aufgabe als Nationale Stelle. Der mit dem Gesetz verbundene **Aufwand bei Ländern, Kommunen und Wirtschaft wird nicht ausreichend Rechnung getragen**.

Es reicht daher nicht aus, wenn lediglich Abschätzungen für Sachkosten in Form von Software und deren Schnittstellenintegration auf Seiten des Bundes ausgewiesen werden. Denn auch auf Seiten der Länder, Kommunen und insbesondere der Verkehrsunternehmen und -verbünde ist mit erheblichen personellen Aufwänden sowohl für die Schnittstellenintegration als auch die fortlaufende Qualitätssicherung und -pflege des Datensets zu rechnen.

Insoweit möchten wir die Mitglieder des Verkehrsausschusses auf folgende änderungsbedürftige Punkte hinweisen, die der Bundestag im Rahmen des weiteren Verfahrens berücksichtigen möge:

Zu Artikel 1 – Änderungen des Intelligente-Verkehrssystem-Gesetz – IVSG

1. Pflicht zur Bereitstellung nur vorhandener Daten, aber keine Pflicht zur Datenerhebung, § 5 IVSG-E

Wir schlagen vor in § 5 IVSG eine **gesetzestextliche Klarstellung** aufzunehmen, dass **keine zusätzlichen Pflichten zur Datenerhebung** über die Vorgaben der in § 1 Abs. 2 IVSG-E genannten Rechtsnormen – insbes. zu der in § 1 Abs. 2 Nr. 4 IVSG-E referenzierten MMTIS-VO (Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926) – hinaus eingeführt werden.

Beispielweise durch folgende Formulierung eines zusätzlichen Satz 2 in § 5 Abs. 2 oder als zusätzlicher Satz 2 in § 5 Abs. 4 IVSG-E:

„Dateninhaber sind nicht dazu verpflichtet, Daten zu erheben, die sie bislang noch nicht erheben, oder Daten zu digitalisieren, die noch nicht in einem digitalen maschinenlesbaren Format vorliegen. Die besonderen Anforderungen an die Aktualisierung von Daten gelten nur für die Daten, die auch tatsächlich erhoben werden und in einem digitalen maschinenlesbaren Format zur Verfügung stehen. Es besteht keine Verpflichtung zur Datenbereitstellung die über die Vorgaben der Spezifikationen der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 hinausgehen.“

In der Mobilitätsdatenverordnung bzw. der Verordnungsbegründung war bereits verankert, dass die **Pflicht zur Datenbereitstellung nur Daten erfasst, die entstanden und bereits vorhanden sind**.

Eine Generierung von neuen Daten war damit nicht verbunden.

Dieser **Grundsatz** findet sich im IVSG-E lediglich **eingeschränkt** in der **Gesetzesbegründung** zu § 5 Abs. 4 IVSG-E und nur in Bezug auf „Daten zur Auslastung von Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderungen“ und „Daten zu Stellflächen für Hilfsmittel“ wieder.¹

Eine explizite **Klarstellung, dass keine zusätzlichen Pflichten zur Datenerhebung und -bereitstellung von statischen und dynamischen Daten, die über die Vorgaben der in § 1 Abs. 2 genannten Rechtsnormen hinaus eingeführt werden, fehlt im vorliegenden Entwurf**.

Idealerweise sollte der Grundsatz „nur entstandene und bereits vorhandene maschinenlesbare Daten“ bereitzustellen, **aus Klarstellungsgründen in den Gesetzestext** aufgenommen werden.

Lediglich **hilfsweise** könnte der Grundsatz auch in die **Gesetzesbegründung** aufgenommen werden. Dann allerdings ohne den konkreten Bezug zu den Vorrangplätzen und Stellflächen zu Hilfsmittel, sondern allgemeiner gefasst bzw. nach dem o.g. Vorschlag.

Anderenfalls droht für die Dateninhaber eine erhöhte Rechtsunsicherheit, da dieser bisher in der Mobilitätsdatenverordnung (MDV) aufgenommene Grundsatz, durch das in dem Gesetzesentwurf adressierte Außerkraftsetzen der MDV und PBefG-Vorschriften entfallen würde.

Aus diesem Grund ist er an geeigneter Stelle in das IVSG aufzunehmen.

2. Daten zur Auslastung von Vorrangplätzen und Stellflächen für Hilfsmittel

Wir schlagen vor, **§ 5 Abs. 4 IVSG – mindestens jedoch § 5 Abs. 4 S. 2, Nr. 1 und 2 IVSG – ersatzlos zu streichen**.

Grundsätzlich stellt Art. 5 Abs. 4 der VO 2017/1926/EU es in das **Ermessen** der Mitgliedstaaten Auslastungsdaten (dynamische Reise- und Verkehrsdaten gemäß Nummer 2.3 des Anhangs) über den nationalen Zugangspunkt bereitzustellen.

¹ BT-Drs. 21/2999, S. 37: „Dynamische Daten zum Auslastungsgrad der Fahrzeuge, die nach Absatz 3 bereitzustellen sind, müssen auch Daten zur Auslastung von Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderungen und Daten zu Stellflächen für Hilfsmittel umfassen. Es handelt sich dabei um die Pflicht zur Bereitstellung von Daten, die bereits im digital maschinenlesbaren Format vorhanden sind.“

Von diesem Ermessen will die Bundesregierung mit § 5 Abs. 4 IVSG-E Gebrauch machen und auch **dynamische Reise- und Verkehrsdaten** über den NAP einbeziehen.² Schon bisher werden statische und dynamische Reise- und Verkehrsdaten durch die Verkehrsunternehmen und Vermittler aufgrund der Vorgaben aus dem PBefG und der MDV über den DELFI e.V. an den NAP übermittelt.

Der Regierungsentwurf geht jedoch mit den Vorgaben in § 5 Abs. 4 S. 2 IVSG in der Nummer 1 (**Daten zur Auslastung von Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderungen**) und Nummer 2 (**Daten zu Stellflächen für Hilfsmittel**) über die **europäischen Vorgaben der MMTIS im erheblichen Maße hinaus**.

Die Spezifikationen im Anhang der VO 2017/1925/EU nehmen lediglich für statische, historische und beobachtete Reise- und Verkehrsdaten im Service Level 2 a.) i.) auf Standorte von **Parkplätzen** (auf und abseits der Straße), einschließlich **barrierefreier Parkplätze für Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität** Bezug, was sich hier konkret an den **Individualverkehr** richtet.

Im Service-Level 3 a.) i.) wird lediglich bezüglich Anfragen zu Details zu **Tarifen** für Linienverkehre und nachfragorientierten Verkehren auf Kategorien von Verkehrsdienstnutzern (Nutzergruppen wie Erwachsene, Kinder, Senioren, Studierende, (ehemalige) Militärangehörige, **Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität** sowie Anspruchsvoraussetzungen und Reiseklassen) Bezug genommen.

Bei den Daten der dynamischen Reise- und Verkehrsdaten wird im Service Level 3 lediglich **pauschal auf Informationen über die Auslastung** von Linienverkehren und nachfrageorientierten Verkehren Bezug genommen.

Somit finden sich in den **europäischen Spezifikationen zu den Datenkategorien keine spezifischen Anknüpfungspunkte** wieder, welche die in § 5 Abs. 4 Nr. 1, 2 IVSG-E genannten **Auslastungsinformation für Vorrangplätze und Stellflächen für Hilfsmittel, rechtfertigen würde**.

Insbesondere ist die Vorgabe „Daten zur Auslastung von Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderungen“ und „Daten zu Stellflächen für Hilfsmittel“ bereitzustellen, auch vor **technischen und tatsächlichen Hintergründen nicht zweckmäßig**. Die Verkehrsunternehmen verfügen nicht über die genannten Daten, da entsprechende Sensoren und Datenerhebungsquellen dazu fehlen.

Das Verfügbarmachen dieser Daten wäre z.B. 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**.

Darüber hinaus sind entsprechende **Zählsysteme**, die gesichert den Besetzungsgrad von Vorrangplätzen und Stellflächen in Schienenfahrzeugen, Bussen und anderen Fahrzeugen detektieren können, **nicht am Markt verfügbar**. Soweit für die Zählsensorik KI zum Einsatz kommt, benötigt diese ausreichende Trainingsdaten unter Realbedingungen (über 10.000 Datensätze). Diese Datensätze fehlen heute noch.

Mit den heute am Markt verfügbaren Systemen sind zwar Rollstühle unter gewissen Umständen detektierbar, die **Fehleranfälligkeit** ist jedoch so hoch, dass sie in der betrieblichen Praxis keine Berücksichtigung finden können.

Solange technisch noch keine ausreichend hohe Verlässlichkeit der hier adressierten Dateninformationen gegeben ist, erübrigt sich auch eine Bereitstellung dieser Daten.

² Vgl. so auch die Begründung, BT-Drs. 21/2999, S. 37.

Denn die hier adressierten Personengruppen **benötigen genau diese hohe Verlässlichkeit der Informationen, weil sie im Fehlerfall nicht flexibel reagieren können**. Aus diesem Grund sollten keine Daten eingefordert werden, die der Personengruppe, der sie zugutekommen soll, keinen echten Zuzugewinn bringt, sondern Frust und Enttäuschung.

Schließlich stellt sich die Frage, welche Vorteile es Menschen mit Mobilitätseinschränkungen bringt, zu wissen, dass ein Vorrangplatz bei der Reiseplanung und vor Fahrtantritt gerade noch unbelegt ist, der Fahrgast dann aber 3 Stationen später einsteigt und feststellen muss, dass der Platz belegt ist.

Nichtsdestotrotz ist die Branche dabei, auch **Verbesserungen für diese spezifischen Auslastungsinformationen zu schaffen**. Unter dem Dach von BRAIN³ (Brancheninitiative Auslastungsinformation) arbeitet die Branche an **Gesamtarchitekturen** für den Datenaustausch zwischen Verkehrsunternehmen und -verbänden zu den Auslastungsinformationen und entwickelt **Musterlastenhefte** für zukünftige Zählsysteme – spezifisch auch für die Anwendungsfälle der Auslastung von Vorrangplätzen und Stellflächen. Hierzu werden allerdings erst die Grundlagen in verschiedenen Forschungs- und Entwicklungsprojekten⁴ geschaffen. Hier bedarf es mehr Engagement des Bundes, die Forschung und Entwicklung in diesem Bereich zu unterstützen.

Im Übrigen hat auch der Bundesrat in seiner Stellungnahme zum Gesetz einen fehlenden praktischen Mehrwert der Regelung festgestellt und eine Streichung empfohlen.⁵

Vor dem Hintergrund der hier dargestellten Rahmenbedingungen ist daher zu empfehlen, § 5 Abs. 4 IVSG-E – bzw. zumindest den Satz 2 einschließlich der Ziff. 1 und 2 – ersatzlos zu streichen.

Für uns ist jedenfalls entscheidend, **dass keine Erweiterung von Datenerhebungspflichten für diese Art der Auslastungsinformationen begründet wird**, was zumindest in der Gesetzesbegründung schon Eingang gefunden hat.

3. Datenqualität der Datenmittler und Betreiber von Landessystemen, § 6 Abs. 3 IVSG-E

Wir begrüßen es, dass nach § 6 Abs. 3 IVSG-E Datenmittler bzw. die Betreiber eines Landessystems, nur auf die **Einhaltung der Qualität der bereitgestellten Daten hinzuwirken** haben. Die Datenmittler und Landessysteme können nur mit den Daten arbeiten, die Ihnen zur Verfügung gestellt werden.

4. Faire Lizenzbedingungen für die Dateninhaber schaffen, § 8 IVSG-E

Wir schlagen vor, § 8 Abs. 1 IVSG-E 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 oder andere Kooperationsmodelle getroffen werden.

Die in § 8 IVSG-E pauschal vorgegebene **unentgeltliche Bereitstellung und Nutzung** von Daten aus dem Nationalen Zugangspunkt ist 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 bzw. 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.

³ Vgl. <https://www.brain-auslastungsinformation.de/brain>.

⁴ Hier sind bspw. Projekte wie U-hoch-3, NV-Profi und Hermes zu nennen.

⁵ Vgl. BT-Drs. 21/3507, S. 1.

Die Vertrags- und Lizenzvereinbarungen klären nicht nur die Frage, wie der an der Datenerhebung und -verarbeitung zugrundeliegende Aufwand **entlohnt** werden kann, sondern können den Echtzeitdaten oder auch Auslastungsdaten ebenfalls einen **Wert ausweisen**.

So wird die Basis geschaffen, um Angebote im Öffentlichen Personenverkehr zu verbessern und wirtschaftlicher vermarkten zu können.

In der Praxis sehen die Kooperationsmodelle nicht nur das Modell „Geld gegen Daten“, sondern auch „Daten gegen Daten“ vor. Ein Verkehrsunternehmen kann alternativ mit einem ÖV-fremden Anbieter beispielsweise auch die Vereinbarung treffen, dass man an Stelle der Preisbildung **Daten gegenseitig austauscht**, also *beide Seiten* von einer Datenweitergabe profitieren. Dies ermöglicht den Verkehrsunternehmen auch die eigene Datengrundlage zu stärken, wenn im Rahmen von vertraglichen Lösungen Datennutzer z.B. in Form großer Digital-Plattformunternehmen wiederum Datensets an die Verkehrsunternehmen zurückgeben. Dies sollten die **Partner selbst entscheiden können**.

Zudem sehen sowohl die VO 2017/1926/EU (MMTIS) als auch die VO 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 stets **fair, angemessen, und diskriminierungsfrei** sein muss.

Bestimmte Mobilitätsdaten, wie z.B. 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 daher eine Bereitstellung von detaillierten, historischen und dynamischen Auslastungsdaten** über den NAP ab. Während im Regionalverkehr Auslastungsdaten z.T. innerhalb der Branche und vereinzelt auch mit Aufgabenträgern geteilt werden, werden Auslastungsdaten im Fernverkehr heute primär an die DB InfraGO zur Anzeige an Haltestellen gegeben. 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 so auch 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 Anforderlichkeit hierfür.

Zu begrüßen ist hingegen ausdrücklich § 8 Abs. 4 IVSG-E, der die Datennutzer dazu verpflichtet, die Daten unverzüglich in ihre IVS-Dienste einzubeziehen.

In der Vergangenheit ist es vermehrt vorgekommen, dass digitale Plattform- und Navigationssystemanbieter die Plandaten der Verkehrsunternehmen und -verbünde nicht ausreichend oft aktualisiert übernommen und in ihre Dienste einbezogen haben, obwohl sie regelmäßig über den NAP bereitgestellt wurden.

Es wäre ggf. zu überlegen, die hier definierte „Einbeziehung“ zu einer echten „Nutzungsverpflichtung“ bzgl. der Integration der Datensets aus dem NAP aufzuwerten. Die bereitgestellten Daten werden so sinnvoll und „in Echtzeit“ in die IVS-Dienste überführt. Durch eine Verpflichtung könnte für die Verbraucherinnen und Verbraucher eine höhere Verbindlichkeit und Qualität für genutzte IVS-Dienste entstehen.

5. Vollständiger Verzicht auf Eigenerklärungen für Dateninhaber von Daten nach der MMTIS

Wir schlagen vor, **§ 10 Abs. 7 IVSG-E** 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 – anders als noch der Referentenentwurf – von einer pauschalen Verpflichtung zur Abgabe von Eigenerklärungen abgesehen hat. Jedoch ist der Vorschlag, eine Eigenerklärung nur noch 1. „auf Verlangen“ der BASt oder 2. „bei jeder Änderung“ abzugeben, weiterhin kritisch zu bewerten.

Zunächst ist festzuhalten, dass **Verkehrsunternehmen ihren Datenbereitstellungsverpflichtungen bereits heute umfassend nachkommen**. Über die Landessysteme und den DELFI e.V. werden umfangreiche statische und dynamische ÖPNV-Daten an den NAP gemeldet. Auch der Art. 9 der VO 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 Eigenerklärungen ad 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. Nur und soweit diese Prüfung unergiebig ist oder erhebliche Änderungen an der Datenübermittlung festgestellt werden, könnte zu überlegen sein, auf die Datenmittler oder auf einzelne Dateninhaber zuzugehen.

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 der Gesetzesentwurf auch einen nicht unerheblichen Aufwuchs bei der Personalausstattung der BASt vor. Den Dateninhabern – insbesondere den Verkehrsunternehmen – sollten daher diese Berichtspflichten nicht aufgedrängt werden.

6. Verordnungsermächtigung in § 14 IVSG-E zweckmäßig gestalten

Der Gesetzesentwurf sieht in § 14 IVSG-E sehr weitreichende Verordnungsermächtigungen vor, die erhebliche **Zweifel an dem verfassungsmäßigen Bestimmtheitsgebot** begründen.

Besonders enthält § 14 Abs. 2 weiterhin im Einzelnen sehr weitreichende Bestimmungen, die stark in die **Organisationhoheit der Länder und Kommunen eingreifen**.

Zu begrüßen ist, dass gegenüber dem Referentenentwurf durch den Einschub in § 14 Abs. 3 IVSG-E insbesondere

- die Anforderungen an die Struktur, den Inhalt, die Formate und die technischen Standards für die Bereitstellung von Daten über den NAP,

- die Pflichten von Stellen, die Aufgaben nach diesem Gesetz wahrnehmen,
- die Ausgestaltung und der Betrieb der Landessysteme,
- die Festlegung, welche Standardlizenzen Dateninhaber zu verwenden haben und
- die weiteren Anforderungen an Inhalt, Form, Übermittlung und Prüfung von Eigenerklärungen nun auch der **Zustimmung des Bundesrates** bedürfen.

Uns fehlt jedoch weiterhin eine ausreichende **gesetzliche Verankerung der Berücksichtigung und Beteiligung der betroffenen Branchen und Verbände**.

Denn die Ermächtigungen umfassen u.a. 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 bzw. die BSt geregelt werden sollten.

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

Zu Artikel 2 – Änderungen der Mobilitätsdatenverordnung – MDV

7. Außerkrafttreten der MDV

Aktuell enthält die Vorschrift **keine Übergangsbestimmungen** für Sachverhalte und Vorgänge, die nach alter Rechtslage fortzusetzen sein könnten. Dies sollte nachgeholt werden.

Insbesondere ist hierbei zu beachten, dass die **MDV in ihrer Anlage bestimmte Anforderungen an Datenmodelle und -standards definiert**. Diese werden **branchenweit anerkannt** und bereits umgesetzt. Entscheidend ist, dass diese definierten und anerkannten **Spezifikationen** durch die Novellierung nicht einseitig durch die BSt geändert werden, sondern **fortgeführt** werden.

Ein weiterer Vorteil der bisherigen MDV war, dass gem. §§ 6, 7 MDV auch Dritte bzw. Datennutzer sich **registrieren** mussten und so auch der **Zweck der Datennutzung nachvollziehbar** war.

Sollte diese Regelung wegfallen, so ist zumindest im Rahmen des IVSG **eine Registrierungspflicht für Datennutzer zu empfehlen**. So wird die **Nachvollziehbarkeit der Identität** der Datennutzer und interessierter Dritter, als auch deren **Nutzungszwecke** gewährleistet. Dies verbessert im Übrigen auch die Evaluierung des Gesetzes.

Insoweit könnte bspw. in **§ 8 Abs. 5 IVSG eine Registrierungspflicht der Datennutzer und eine Angabe des Verwendungszwecks analog zu den bisherigen Regelungen der §§ 6, 7 MDV aufgenommen werden**. Die bisher im Gesetzesentwurf unter § 8 Abs. 4 IVSG-E vorgesehenen Pflichten an den Datennutzer genügen diesem Erfordernis nicht.

Zu Artikel 3 – Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes – PBefG

8. Wegfall von Vorschriften im PBefG, § 1 Abs. 3, § 2 Abs. 1b, § 3a ff. PBefG

Der **Bundesrat** hat sich in seiner Stellungnahme **gegen die geplante Streichung von § 1 Absatz 3 und § 2 Absatz 1b PBefG ausgesprochen**.

Der **Bundesrat** ist der Auffassung, dass dies den Rechtsrahmen für die Vermittlung von Taxi- und Mietwagenfahrten aufheben würde und die **wirksame Kontrolle von Vermittlungsplattformen dadurch behindert** würde, weil Ordnungs- und Genehmigungsbehörden Eingriffsbefugnisse verlieren würden.

Die **Bundesregierung** hat in ihrer Gegenäußerung vorgetragen, dass **Zweck und Funktion** der §§ 1 Abs. 3 und 2 Abs. 1b PBefG nicht die ordnungspolitische Regulierung von Vermittlern von Beförderungsleistungen wie Taxi- und Mietwagenfahrten sei, sondern sich nur auf die

Datenbereitstellungspflichtigen bezögen; die Vorschriften gingen durch die Streichung von § 3aff. PBefG ins Leere und seien daher auch zu streichen.

Aus Sicht des **VDV** lässt sich dieser Widerspruch wie folgt lösen: Die Datenbereitstellungsverpflichtungen der „reinen“ Vermittler, also derjenigen Unternehmen, die nicht selbst durch ihre Tätigkeit schon Unternehmen im Sinne des PBefG sind, hatten in der vorhergehenden PBefG-Novelle auch die Funktion, **sicherzustellen, dass die Abgrenzung zwischen „Vermittler“ und „Unternehmer“ auch effektiv überwacht werden kann.**

Um dies auch unter der geänderten Rechtsgestaltung, nämlich der Streichung der Datenbereitstellungsregelungen im PBefG sicherzustellen, sind erstens entsprechend der Bundesratsforderung **§§ 1 Abs. 3 und § 2 Abs. 1b PBefG beizubehalten** und zweitens im PBefG bei den Befugnissen der Genehmigungsbehörde in den §§ 54 bzw. 54a PBefG ausdrücklich aufzunehmen, dass diese nicht nur vom Unternehmer, **sondern auch vom Vermittler die erforderlichen Daten verlangen kann, um die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften zu überwachen.**

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.