

Stellungnahme des Sozialverbands VdK Deutschland e. V.
zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung und
Nutzung von Mobilitätsdaten und zur Änderung des
Personenbeförderungsgesetzes

Sozialverband VdK Deutschland e. V.
Abteilung Sozialpolitik
Linienstraße 131
10115 Berlin

Telefon: 030 9210580-300
Telefax: 030 9210580-310
E-Mail: sozialpolitik@vdk.de

Berlin, 28.05.2024

Der Sozialverband VdK Deutschland e. V. (VdK) ist als Dachverband von 13 Landesverbänden mit über zwei Millionen Mitgliedern der größte Sozialverband in Deutschland. Die Sozialrechtsberatung und das Ehrenamt zeichnen den seit über 70 Jahren bestehenden Verband aus.

Zudem vertritt der VdK die sozialpolitischen Interessen seiner Mitglieder, insbesondere der Rentnerinnen und Rentner, Menschen mit Behinderung und chronischen Erkrankungen sowie Pflegebedürftigen und deren Angehörigen.

Der gemeinnützige Verein finanziert sich allein durch Mitgliedsbeiträge und ist parteipolitisch und konfessionell neutral.

1. Zu den Zielen des Gesetzentwurfs und den Maßnahmen der Umsetzung

Mit dem vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgelegten Referentenentwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten und zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes möchte das Ministerium die Qualität der Mobilitätsdaten verbessern und sichern. Aus Sicht des BMDV ist die Bereitstellung von Mobilitätsdaten in ausreichend hoher Qualität Grundbedingung für moderne Mobilitätsdienstleistungen und deren nutzerfreundliche und ressourcenschonende Ausgestaltung. Das umfasst beispielsweise statische und dynamische Daten wie Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs, Verspätungsmeldungen, die Echtzeit-Verfügbarkeit von Sharing-Fahrzeugen oder die Verfügbarkeit von Parkplätzen sowie Tank- und Ladeinfrastruktur.

Dies ist schon in einigen EU-Regelungen und nationalen Vorgaben geregelt. Maßgebend ist hier die Datenzugänglichkeit über den Nationalen Zugangspunkt (National Access Point – NAP). Das BMDV beteiligte hierzu zahlreiche Sachverständige, inklusive des Sozialverband VdK. Das Ergebnis ist, dass die Maßnahmen zur Erhebung, Sicherung der Qualität und Austausch sowie Weitergabe dieser Daten nicht zufriedenstellend sind und die geltenden Pflichten nicht garantiert werden. Zudem sind viele Mobilitätsdaten für die Nutzenden, einschließlich Behörden, schwer zugänglich.

Das BMDV möchte mit der besseren Ermöglichung von multi- und intermodalen Mobilitätsangeboten das Ziel der nachhaltigen Umgestaltung des Verkehrssektors und die Verbesserung der Datengrundlage für Verkehrsplanung und -steuerung erreichen.

Es wird ein neuer Bundeskoordinator Mobilitätsdaten eingeführt. Dieser soll technische Vorgaben festlegen und mit Dateninhabern und -nutzern reden und diese unterstützen.

Auch streicht das BMDV §3a bis §3c und §57 (Verordnungsermächtigung zu §3a) aus dem Personenbeförderungsgesetz zum 01.12.2028. Dort regelt das bisher geltende Recht die Bereitstellung von statischen und dynamischen Mobilitätsdaten sowie entsprechende Metadaten und die Verarbeitung von Mobilitätsdaten. Darin finden sich auch Angaben und Vorgaben für Daten zur Barrierefreiheit von beispielsweise Bahnhöfen, Haltestellen oder Fahrzeugen.

Bewertung des Sozialverbands VdK

Der Sozialverband VdK unterstützt grundsätzlich das Ziel der Qualitätssteigerung und Bündelung von Daten zur Erleichterung nahtloser und intermodaler Mobilität. Auch begrüßt der VdK die geplante kostenfreie Nutzung und Bereitstellung der Mobilitätsdaten über den NAP und die Erhebung von Auslastungsdaten zu Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderungen und Abstellflächen für Hilfsmittel.

Es ist wichtig, dass die Mobilitätsdaten für alle Endverbraucher zuverlässig und frei verfügbar abrufbar sein werden. Dafür müssen allerdings alle Daten verpflichtend barrierefrei ausgestaltet werden.

Leider wird die Barrierefreiheit im Referentenentwurf nicht aufgeführt. Dies ist nicht akzeptabel und eine offensichtliche Leerstelle, die unbedingt gefüllt werden muss. Es gibt im gesamten Mobilitätsdatengesetzesentwurf keine Regelung zu Barrierefreiheit. Hinzukommt, dass bisherige Regelungen zur Angabe von Daten zur Barrierefreiheit im Personenbeförderungsgesetz gestrichen werden sollen und nicht wortgleich in das geplante Mobilitätsdatengesetz überführt werden. Dies mit der Begründung seitens des BMDV vorzunehmen, dass diese Regelungen nicht zielführend seien, ist ein fatales Signal für Menschen mit Behinderungen, Familien und älteren Menschen. Es hätte unmittelbare negative Auswirkungen auf die Teilhabe von Menschen mit Behinderungen, die der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) entgegenstehen. Dies darf aus Sicht des VdK nicht erfolgen.

Das Minimalziel muss sein, dass zumindest im Personenbeförderungsgesetz keine Streichungen erfolgen. Besser und notwendig ist aber im neuen Mobilitätsdatengesetz durchgängig verpflichtend Barrierefreiheit als Qualitätskriterium für alle Mobilitätsdaten festzuschreiben.

Als größter Verband von Menschen mit Behinderungen in Deutschland möchten wir auf die Dualität des Themas der Barrierefreiheit hinweisen. Es ist zum einen unerlässlich, dass die Daten zur Barrierefreiheit berücksichtigt werden. Zum anderen braucht es die barrierefreie Bereitstellung der Daten. Beides ist nicht explizit als Qualitätsmerkmal berücksichtigt.

Der VdK fordert, die Datenqualität verbindlich an Barrierefreiheit zu koppeln, wie in der UN-BRK und dem Behindertengleichstellungsgesetz vorgeschrieben. Barrierefreiheit muss für alle Mobilitätsdaten durchgängig mitgedacht und als verpflichtendes Qualitätskriterium festgeschrieben werden.

Wenn das Gesetz seinem Anspruch, allen Menschen eine intermodale und nahtlose Mobilität zu erleichtern beziehungsweise zu ermöglichen, gerecht werden möchte, müssen auch statische und dynamische Angaben zur Barrierefreiheit zwingend erhoben werden.

Menschen mit dauerhaften oder kurzfristigen Mobilitätseinschränkungen oder Sinnesbeeinträchtigungen sind im aktuellen Mobilitätssystem in Deutschland mit einer Vielzahl von Barrieren konfrontiert. Fehlende Stufenlosigkeit bei der Erreichung von Haltestellen und Haltepunkten, fehlende Informationsmöglichkeiten nach dem Zwei-Sinne-Prinzip, fehlende Leitsysteme und viele weitere Barrieren schränken das Mobilitätsverhalten dieser Menschen signifikant ein.

Studien belegen, dass Menschen mit Behinderung, aber auch Seniorinnen und Senioren, durch Barrieren in ihrer Mobilität beeinträchtigt oder gänzlich darin eingeschränkt werden.¹

Aus zahlreichen Zuschriften unserer Mitglieder weiß der VdK, dass dies zu einer nachhaltigen Minderung der Lebensqualität führt.

Die Beseitigung dieser Barrieren ist eine wichtige Aufgabe. Die Relevanz der Aufgabe wird von allen beteiligten Akteuren in Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft immer wortreich betont, allein deren Umsetzung erfolgt nicht in ausreichend konsequenter Weise. Beispielsweise im Öffentlichen Personennahverkehr sollte dies entsprechend des Personenbeförderungsgesetzes bereits geschehen sein. Leider entspricht dies ebenso wenig den Tatsachen, wie dass bei anderen Reformen, beispielsweise im Straßenverkehrsrecht, ausreichend auf die zukünftige barrierefreie Gestaltung geachtet wird.

Da also eine vollständige und robuste Barrierefreiheit in allen Bereichen des Mobilitätssektor noch immer in weiter Ferne liegt, ist es umso wichtiger, dass Menschen sich über die bestehenden Barrieren informieren können, um ihr Mobilitätsverhalten entsprechend anzupassen.

Sollte dies mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf umgesetzt und die Planbarkeit von Mobilität trotz bestehender Barrieren verbessert werden, bedeutet dies im Umkehrschluss allerdings nicht, dass das Engagement zum genuinen Abbau von Barrieren dadurch reduziert werden kann. Im Gegenteil: Der Sozialverband VdK erwartet, dass durch die Erhebung und Bündelung von Daten zu kurzfristigen und dauerhaften Barrieren die Relevanz, Mittel in den Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum und Mobilitätssektor noch offener zutage tritt.

Dabei ist grundsätzlich zwischen verschiedenen Arten der Barrieren zu unterscheiden. Bestehende Barrieren, wo bisher noch nicht daran gearbeitet wurde, diese zu beheben, müssen als statische Daten transparent gemacht werden. Die Abdeckung dahingehend ist zwar noch nicht vollständig und insbesondere nicht plattformübergreifend abrufbar, hat aber Fortschritte zu verzeichnen.

Zum Beispiel lassen sich auf den Internetseite der Deutschen Bahn oder der jeweiligen Verkehrsbetriebe im Nahverkehr wesentliche Informationen finden. Diese werden aber weder flächendeckend und plattformübergreifend zur Verfügung gestellt, noch einheitlich dargestellt und aktualisiert. Hier einen übergreifenden Standard zu implementieren würde die Datenqualität und damit auch die Nutzbarkeit deutlich erhöhen.

Besonders wichtig ist aber auch, temporäre Barrieren im Sinne von dynamischen Daten zu erfassen und den Nutzern zur Verfügung zu stellen. Denn der Ausfall eines Informationssystems, die Einrichtung einer Umleitung oder die Sperrung eines Aufzugs kann Menschen mit einer Mobilitäts- oder Sinnesbeeinträchtigung erheblich beeinträchtigen: Weiterreisen können verunmöglicht werden und das führt im schlimmsten Falle dazu, dass diese Menschen stranden. Rechtzeitige und umfassende Informationen über solche kurzfristig auftretenden Barrieren können da Abhilfe schaffen.

¹ Inklusionsbarometer Mobilität 2022 der Aktion Mensch, online abrufbar unter <https://www.aktion-mensch.de/inklusion/mobilitaet/inklusionsbarometer-mobilitaet>

Das Barrierefreiheitsstärkungsgesetz (BFSG) und die dazugehörige Verordnung (BFSGV) formulieren ebenfalls Anforderungen an eine zukünftige Bereitstellung von Daten. Das im Juni 2025 in Kraft tretende Gesetz verlangt zum Beispiel von Personenbeförderungsdiensten unter § 15 BFSGV die Bereitstellung von Informationen über die Barrierefreiheit der Verkehrsmittel, der umliegenden Infrastruktur und Gebäude sowie die Unterstützung für Menschen mit Behinderungen und zusätzlichen Serviceinformationen, wie am Bahnhof im Dienst befindliches Servicepersonal, defekte Aufzüge oder vorübergehend nicht verfügbare Dienstleistungen. Die Anforderungen aus BFSG und BFSGV mit dem Vorhaben zum Mobilitätsdatengesetz zu verbinden, läge aus Sicht des Sozialverbands VdK auf der Hand.

Bisher werden solche statischen und dynamischen Daten von privaten Projekten bereitgestellt. Dies hilft vielen Menschen aktuell sehr gut. Es ist aber keine Alternative zu einer verpflichtenden, staatlich koordinierten und verkehrsträger-, plattform- und vor allem beeinträchtigungsübergreifenden Sammlung und Bereitstellung der entsprechenden Informationen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass Rollstuhlgerechtigkeit nicht gleichermaßen Barrierefreiheit bedeutet und der Staat die Bereitstellung aller relevanter Informationen zu den verschiedenen Dimensionen der Barrierefreiheit als Teil der Daseinsvorsorge abdecken muss.

2. Zu den Regelungen im Einzelnen

Im Folgenden nimmt der Sozialverband VdK Deutschland zu ausgewählten Punkten Stellung.

2.1. Zu Artikel 1 §1 und §2 – Anwendungsbereich und Ziele des Gesetzes

Das BMDV möchte mit dem Referentenentwurf „Diensteanbietern die Bereitstellung von hochwertigen und kontinuierlichen multimodalen Reiseinformationsdiensten sowie Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten“ ermöglichen. Damit ist das Vorhaben verknüpft, „eine breite Verfügbarkeit und angemessene Qualität von Mobilitätsdaten“ sicherzustellen. Das federführende Ministerium setzt sich mit dem Referentenentwurf selbst den Anspruch, „Hürden der Nutzung von Mobilitätsdaten für potentielle Datennutzer zu minimieren und verkehrsträgerübergreifend einheitliche Regeln für die Bereitstellung von Mobilitätsdaten zu schaffen“.

Bewertung des Sozialverbands VdK

Hier wird aus Sicht des Sozialverbands VdK umfassende Barrierefreiheit für alle Mobilitätsdaten als ausdrücklich benanntes und verpflichtendes Ziel des geplanten Gesetzes vergessen. An dieser Stelle muss Barrierefreiheit für alle Mobilitätsdaten als Qualitätskriterium verbindlich aufgeführt werden.

Die Hürden bei der Nutzung von allen Mobilitätsdaten müssen nicht nur minimiert werden, sondern beseitigt und dabei Barrierefreiheit geschaffen werden.

2.2. Zu § 3 und 4 – Begriffsbestimmungen und Bereitstellung

Definition von Mobilitätsdaten oder Nationaler Zugangspunkt: Bei der Bereitstellung der Mobilitätsdaten haben die Dateninhaber und die Betreiber der Landessysteme für Mobilitätsdaten die nach §10 Absatz 1 aufgestellten Leitlinien zu beachten.

Bewertung des Sozialverbands VdK

Leider findet sich weder im Referentenentwurf selbst, noch in der Begründung oder anderen zusätzlichen Unterlagen zum Referentenentwurf eine Definition von statischen und dynamischen Mobilitätsdaten. Diese Unterscheidung ist aber wichtig und sollte nachgeholt werden. Die Leitlinien müssen auch verbindliche Grundsätze und Standards sowie Kriterien zu Barrierefreiheit enthalten.

Unter den Mobilitätsdaten sind die Reise- und Verkehrs-Infrastrukturdaten zu verstehen, die nach den entsprechenden EU-Verordnungen und dem Personenbeförderungsgesetz über den NAP zugänglich gemacht werden müssen. Diese bestehenden beziehungsweise zu erwartenden Regularien sehen keine explizite Berücksichtigung von Merkmalen der Barrierefreiheit vor.

Es sollen zwar hochwertige und kontinuierliche multimodale Reiseinformationsdiensten sowie Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten bereitgestellt werden. Informationen, die wesentlich für Menschen mit Behinderung sind, werden aber nicht aufgeführt.

Im Straßenverkehr könnten dies im Bereich der statischen Daten zum Beispiel Informationen über öffentliche und private Parkflächen für Menschen mit Behinderungen,

barrierefreie Zuwege zu Haltestellen oder aber auch Informationen für zu-Fuß-Gehende sein. Denn viele Fußwege entsprechen nicht den Voraussetzungen für eine barrierefreie Nutzung von Menschen mit Behinderungen, Seniorinnen und Senioren oder Familien. Sei es, dass Untergrundbeläge nicht adäquat sind, Straßenüberquerungen nicht nach dem Zwei-Sinne-Prinzip funktionieren oder Steigungen, Neigungen und Breiten der Wege eine Nutzung unmöglich machen.

Im Bereich der dynamischen Daten wären dies zum Beispiel Informationen über die Funktionsfähigkeit von Aufzügen und technischen Informationssystemen, Auslastungsinformationen von Rollstuhl- und Vorrangplätzen im Schienenpersonenverkehr oder aber Informationen zur Barrierefreiheit bei der Einrichtung von Umleitungen und Ersatzverkehren.

All diese Daten sollten ebenfalls erfasst und bereitgestellt werden.

Im Bereich des Individualverkehrs erfolgt der aktuell stattfindende Ausbau der Ladeinfrastruktur nicht überall so, dass die neuen Ladepunkte für alle Menschen nutzbar sind. Aus diesem Grund ist es unabdingbar, dass Informationen über die Barrierefreiheit der Ladepunkte selbst und dessen Umfeld zentral erfasst und verbreitet werden. Sie sollten also in den Katalog der Mobilitätsdaten aufgenommen werden.

2.3. Zu §5 – Mobilitätsdaten zum Auslastungsgrad von straßen- und schienengebundenen Linienverkehrsdiensten, vom Linienbedarfsverkehr und vom gebündelten Bedarfsverkehr

Das BMDV möchte Mobilitätsdaten zum Auslastungsgrad von straßen- und schienengebundenen Linienverkehrsdiensten, vom Linienbedarfsverkehr und vom gebündelten Bedarfsverkehr bereitstellen. Hierbei sollen auch Auslastungsdaten zu Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderungen und Daten zu Stellflächen für Hilfsmittel berücksichtigt werden.

Bewertung des Sozialverbands VdK

Dieses Vorhaben begrüßt der Sozialverband VdK ausdrücklich. Dafür hatte sich der VdK bei der letzten Beteiligungsrunde eingesetzt. In Zeiten vermehrter Nutzung des Schienenpersonenverkehrs ist es wichtig, dass sich Menschen, die mit größeren Menschenmassen Probleme haben, über die Auslastung informieren können. Viele Mitglieder des VdK haben berichtet, dass sie in Zeiten von Spitzenauslastungen während des 9€-Tickets, die Nutzung des ÖPNV bewusst vermieden haben.

Aufgrund ihrer körperlichen Konstitution und dem Mitführen von Hilfsmitteln hatten sie das Gefühl, den ÖPNV nicht mehr sicher nutzen zu können. Vielfach wurde von Rücksichtslosigkeit von Mitreisenden und Überforderung von Bediensteten berichtet, an dessen Ende Menschen mit Behinderten auf den Bahnsteigen zurückgelassen wurden. Aus diesem Grunde waren viele der Mitglieder des VdK auch gegen die Fortführung des Deutschlandtickets, da sie die Befürchtung haben, aufgrund der Überlastung der Haltestellen und Verkehrsmittel, dauerhaft von der Nutzung ausgeschlossen zu sein. Abhilfe können da Echtzeitdaten zur Auslastung schaffen. So können sich diese Menschen, wenn sie ihre Reisezeit flexibel einteilen können, darauf reagieren und unter Umständen ausweichen. Dies darf unter keinen Umständen den Ausbau von Kapazitäten substituieren, die eine Überforderung des Systems in Zukunft abwenden, kann aber kurzfristig helfen.

2.4. Zu §6 – Datennutzung und Lizenzen

Die Nutzung und Bereitstellung der Mobilitätsdaten über den NAP sollen kostenfrei angeboten werden. Die Daten sollen für jeden kommerziellen und nichtkommerziellen Grund genutzt werden können und die Nutzung muss demnach nichtdiskriminierend sein.

Bewertung des Sozialverbands VdK

Die Ziele einer intermodalen und nahtlosen Mobilität aller Menschen können am besten erreicht werden, wenn die Daten für potenzielle Nutzer möglichst einfach verfügbar sind. Dies sollte aus Sicht des Sozialverbands VdK auch für die Endnutzer gelten. Aus diesem Grund fordern wir, die Pflicht zur barrierefreien Bereitstellung der Daten zur Bedingung für die Nutzung des NAPs zu erklären.

Eine solche Verpflichtung stünde im Einklang mit dem am 28. Juni 2025 in Kraft tretenden Barrierefreiheitsstärkungsgesetzes (BFSG). Dort ist geregelt, dass ab dem Inkrafttreten unter

anderem Elemente von Personenbeförderungsdiensten, also Webseiten, Apps sowie die elektronische Bereitstellung von Verkehrsinformationen barrierefrei zu erfolgen haben. Um hier eine für alle Parteien möglichst verlässliche Regelung zu finden, sollten die Vorgaben aus dem BFSG und der entsprechenden Verordnung im Mobilitätsdatengesetz Anwendung finden. Mindestens eingehalten werden sollten die jeweils aktuellen WCAG-Standards.

Eine nichtdiskriminierende Datennutzung als Kriterium reicht nicht aus. Es fehlt auch hier der Verweis auf eine Verpflichtung zu einer barrierefreien Datennutzung und barrierefreie Angebote für die Datennutzenden. Der Begriff „nichtdiskriminierend“ ist nicht weiter definiert oder durch einen Verweis zu anderen Gesetzen klar gefasst. Daher läuft dieser ins Leere und es muss eine verpflichtende barrierefreie Nutzung von statischen und dynamischen Mobilitätsdaten vorgeschrieben werden.

2.5. Zu §7 und 10 – Bundeskoordinator für Mobilitätsdaten und Leitlinien

Der Bundeskoordinator ist für technisch koordinierende und kommunikative Aufgaben zuständig. Er stellt die Leitlinien auf Grundlage der erlassenen Rechtsverordnung auf. Diese Leitlinien müssen von Dateninhabern und Nutzern eingehalten werden. Er erarbeitet auch Empfehlungen zum Datenschutz.

Bewertung des Sozialverbands VdK

Leider ist auch bei den Leitlinien nichts zu den Belangen von Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen aufgeführt. Die Grundsätze der Leitlinien sollten auch Barrierefreiheit als verpflichtende Kriterien umfassen.

2.6. Zu §8 – Gestaltung der Zusammenarbeit

Der Koordinator soll auch ein Überprüfungssystem einrichten. Damit können Datennutzende mögliche Korrekturen an Mobilitätsdaten einstellen und Dateninhaber diese zugesendet erhalten sowie Ergebnisse von Prüfungen der Korrekturen festgehalten werden.

Bewertung des Sozialverbands VdK

Dieses System ist sinnvoll und muss barrierefrei gestaltet werden.

2.7. Zu § 13 - Verordnungsermächtigung

Das BMDV wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Einzelheiten zum Bundeskoordinator und zu den Leitlinien nach §10 festzulegen.

Bewertung des Sozialverbands VdK

Der VdK fordert, dass im Rahmen der Erarbeitung der Leitlinien auch Barrierefreiheit als verbindliches Qualitätskriterium für alle Mobilitätsdaten als Grundsatz vorgeschrieben werden.

2.8. Zu Artikel 2 – Änderung des Personenbeförderungsgesetz

Die § 3a bis § 3c sowie § 57 Absatz 1 Nummer 12 sollen bis zum 01.12.2028 gestrichen werden.

Darin werden die Bereitstellung von statischen und dynamischen Mobilitätsdaten sowie entsprechende Metadaten und die Verarbeitung von Mobilitätsdaten geregelt. Dort finden sich auch immer Angaben und Vorgaben für Daten zur Barrierefreiheit von beispielsweise Bahnhöfen, Haltestellen oder Fahrzeugen.

Bewertung des Sozialverbands VdK

Es gibt im gesamten Mobilitätsdatengesetzesentwurf keine Regelung zu Barrierefreiheit.

Dann auch noch genau die Regelungen mit Barrierefreiheit im Personenbeförderungsgesetz mit der Begründung, dass diese nicht mehr zielführend seien, zu streichen ist ein fatales Signal für Menschen mit Behinderungen, Familien und ältere Menschen. Dies darf aus Sicht des VdK nicht erfolgen.

Wir fordern dringend, dass verpflichtende Regelungen im geplanten Mobilitätsdatengesetz zu Barrierefreiheit verankert werden. Keinesfalls dürfen im Personenbeförderungsgesetz Streichungen erfolgen. Das Minimalziel muss sein, wenn keine verpflichtenden Regelungen im geplanten Mobilitätsdatengesetz zu Barrierefreiheit verankert werden, dann dürfen zumindest im Personenbeförderungsgesetz keine Streichungen erfolgen. Alles Das andere wäre eine deutliche Verschlechterung zum Status Quo.

Wir benötigen aber unbedingt Verbesserungen und mehr Barrierefreiheit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und anderen Formen der Beeinträchtigung. Überfällig und notwendig ist daher im neuen Mobilitätsdatengesetz durchgängig verpflichtend Barrierefreiheit als Qualitätskriterium für alle Mobilitätsdaten festzuschreiben.