
VDV-Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten und zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs mit rund 670 Mitgliedsunternehmen und ihren rund 450.000 Beschäftigten, hat sich bereits während der vorgeschalteten Konsultationsphase **kritisch mit dem vorgelegten Gesetzesvorhaben** auseinandergesetzt.

Der Entwurf ist einseitig darauf ausgelegt, neue Geschäftsmodelle für digitale Diensteanbieter zu ermöglichen. Alle **Anbieter physischer Mobilitätsangebote werden** in dem vorgelegten Entwurf **zu Datenlieferanten reduziert**, die sämtliche Auskunftsdaten über ihre Mobilitätsangebote als Open Data für alle kommerziellen und nicht-kommerziellen Datennutzungen Dritter bereitstellen müssen. Differenzierte Datennutzungsbedingungen, die über Open-Data-Lizenzen hinausgehen, sind ausgeschlossen. Dies trifft die ÖV-Verkehrsunternehmen mit den bestehenden Kundenbeziehungen und die ergänzenden öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote wie Linienbedarfsverkehr, Carsharing oder Verleihanbieter, deren Geschäftsmodelle teilweise gefährdet werden. Das Gesetz darf bereits getroffene Vereinbarungen nicht nachteilig überlagern oder außer Kraft setzen. Schon heute haben Verkehrsunternehmen und -verbände sowie Kommunen mit den Car-, Bike- und Scooter-Sharing-Anbietern weitergehende Datenbereitstellungen vereinbart.

Wir müssen festhalten, dass mit der PBefG-Novelle und der Mobilitätsdatenverordnung der Bereich des öffentlichen Verkehrs nach PBefG bereits sehr weitgehende Verpflichtungen zur Datenbereitstellung aufgebürdet bekommen hat. Eine **Erweiterung der Datenbereitstellungspflichten** würde die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs wirtschaftlich stark belasten und **wird deshalb abgelehnt**.

Auch für die Eisenbahnunternehmen nach AEG gelten gesetzliche Verpflichtungen zur Bereitstellung von Reisedaten, darunter die technische Spezifikation für die Interoperabilität zum Teilsystem „Telematik Anwendungen“ für den Personenverkehr und die überarbeitete Fahrgastrechte-Verordnung 2021/782/EU (ab 2023). Die Vereinheitlichung der Regelungen für den Eisenbahnverkehr und den PBefG-Bereich sollte dennoch verkehrsträgerspezifische Aspekte berücksichtigen.

Es werden ausschließlich Datenbereitstellungspflichten aus dem Bereich des öffentlichen Verkehrs festgelegt. Es **fehlen Regelungen für den Individualverkehr**; z. B. über die Auslastung von Straßen, Parkflächen etc. sowie Regelungen für zukünftige Anwendungen wie die Datengrundlagen für das hochautomatisierte und autonome Fahren. Die Geschäftsmodelle für digitale Zwillinge und hochgenauen digitalen Karten sind frühzeitig im Sinne der Kommunen, Straßenbaulastträger und der öffentlichen Verkehrsunternehmen zu regeln.

Zugleich ist es so, dass die im VDV organisierten Unternehmen eine Weitergabe von strategischen Betriebsdaten oder auch kommerziellen Marktdaten (Echtzeit-Betriebsdaten, Markterhebungen usw.) nicht grundsätzlich ablehnen. 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.

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 beispielsweise 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 und daher ist zu empfehlen, **keine pauschalen Verpflichtungen zur Datenweitergabe** gesetzlich festzuschreiben. Es muss gewährleistet bleiben, dass die von Verkehrs-, Verleih- und Carsharing-Unternehmen schon heute bereitgestellten Daten zur Beauskunftung von Endkunden und für öffentliche Einrichtungen nicht von Dritten missbraucht werden, um bestehende Angebote zu kannibalisieren.

Zu der grundsätzlichen Intention der Innovationsförderung gilt es deutlich darauf hinzuweisen, dass die Datenwirtschaft den Prinzipien der Plattformökonomie unterliegt. Deshalb ist es auch absehbar, dass nicht vermeintlich innovative Start-ups erfolgreiche Services auf den Markt bringen, sondern dass die einfache Verfügbarkeit von Daten den finanzstarken Tech-Giganten eine einfache Übernahme der Kundenbeziehungen ermöglicht. Denn die Wettbewerbssituation zwischen Verkehrsunternehmen, neuen Mobilitätsanbietern und Plattformen/IT-Firmen muss genau betrachtet werden. Es geht um die Frage, wer zukünftig Zugang zum Kunden hat sowie um die Frage, ob in dem nicht profitabel zu betreibenden Geschäft des ÖPNV von nicht an der **Daseinsvorsorge** beteiligten Unternehmen Gewinnmargen im Vertrieb erzielt werden sollen, während alle für die Wertschöpfung nötigen Investitionen und laufenden Kosten den Verbänden und Verkehrsunternehmen überlassen werden. In den Überlegungen zu den Mobilitätsdaten werden die großen Verkehrsunternehmen gegenüber den kleinen IT-Startups oft als mächtiger in den Verhandlungen dargestellt; tatsächlich ist das Verhältnis gegenüber der IT-Wirtschaft oft umgekehrt, da hier die großen, internationalen Plattformen an die Mobilitätsdaten und Kunden der Verkehrsunternehmen, die vor Ort Daseinsvorsorge betreiben, „herankommen“ möchten.

Das **Gesetz gefährdet den zukünftigen weiteren Betrieb von ÖV- und Eisenbahn-Auskunftsdiensten** und brancheneigenen multimodalen Plattformen, da die einseitige Bereitstellungspflicht der Mobilitätsanbieter Dritte Plattformanbieter bevorzugt und Kunden abwandern werden. Die **Kundenschnittstelle sollte** beim Vertragspartner (**Verkehrsunternehmen**) **verbleiben**. Die heutigen Anbieter werden weiterhin Auskunfts- und Vertriebssysteme zur Verfügung stellen. Ein Hineindrängen gewinnorientierter Dritter führt hier zu Mehraufwendungen für die öffentliche Hand oder der Kunden.

Auf jeden Fall wird die intendierte **Öffnung des Vertriebs abgelehnt**. Die EU hat in ihrer abschließenden Vorlage der MDMS-Initiative selbst auf die Öffnung des Vertriebs verzichtet. Wir fordern den nationalen Gesetzgeber auf, hier nicht über die EU-Regelungen hinauszugehen.

Gerade die Auslastungs- und Echtzeitdaten haben gegenüber den Kunden einen hohen Servicewert, müssen aber auch akkurat und gut gepflegt sein. Dieser Aufwand wird durch Kundenbindung belohnt. Dagegen steht, dass eine Pflicht zur Weitergabe vorhandener Daten eher dazu führt, dass die Branche die digitale Transformation und die Serviceverbesserungen niedriger priorisiert, da Dritte daraus Profit ziehen könnten.

Wir würden es begrüßen, wenn die Bundesregierung Initiativen zur flächendeckenden Ausstattung mit digitalen Betriebsleitstellen einschließlich Echtzeiterfassung sowie Prozesse zur Datensammlung und Qualitätssicherung durch Förderprogramme unterstützen würde. Eine Verpflichtung zur Datenabgabe oder gar zur Datenerhebung ohne finanzielle Kompensation ist angesichts der Rahmenbedingungen mit sinkenden Einnahmen und steigenden Kosten im ÖPNV wirtschaftlich weder für die Verkehrsunternehmen noch für die Aufgabenträger tragbar.

Wo wir hingegen Regelungsbedarf sehen und auch die EU Aktivitäten gestartet hat, ist der Zugang zu Fahrzeugdaten, -funktionen und -ressourcen. Für Betreiber größerer Fahrzeugflotten und eigener **Werkstätten** ist die Regelung, dass die **Sensordaten des Fahrzeuges** nicht dem Halter zur Verfügung stehen, nicht nachvollziehbar und wirtschaftlich extrem schädlich.

Ein weiteres Thema, auf das wir auch im Hinblick auf die noch zu erstellenden Leitlinien hinweisen möchten, ist der **Wert der Standardisierung**. Der VDV ist seit Jahrzehnten anerkannt für seine branchengerechten Standards, die durch die Mitgliedsunternehmen erarbeitet und fortgeschrieben werden. Auch hier ist dem Bund für geleistete Fördermittel zu danken. Diese Standards sind offen, diskriminierungsfrei und weit in der Branche verbreitet. Ihre Verwendung und die Schaffung **einheitlicher Schnittstellen** stellt damit aber auch ein „Asset“ der Verkehrsunternehmen dar, das nicht leichtfertig durch die Einflüsse von Hyperscalern auf's Spiel gesetzt werden darf. Auch hier würden wir es begrüßen, wenn das BMDV weitere Initiativen zur Flächendeckung, z. B. bei der einheitlichen Abbildung von Tarifdatenabbildungen (nach dem Standard PKM), unterstützen würde, statt den erreichten Status durch andere Datenrepräsentationen zu entwerten.

Als Branche **unterstützen wir** ausdrücklich die Aktivitäten der Bundesregierung mit dem **Mobility Data Space**, der möglicherweise ein Nukleus einer europäischen Lösung werden könnte. Die DB AG, die Hamburger Hochbahn und eine Tochtergesellschaft des VDV sind Gesellschafter. Wir unterstützen dies, weil wir den **Grundsatz der Datensouveränität** und den Austausch auf Augenhöhe mit dem Ziel gemeinsamer Use Cases und Wertschöpfungsketten zum Wohle der Kunden teilen. Auch hier sind wir, ebenso wie das BMDV, als Branche in Vorleistung gegangen.

Dieser Grundsatz der Datensouveränität im Gegensatz zu einem verordneten Zwang zu open data ist es, der auch dafür sorgt, dass die digitale Transformation der Verkehrsbranche eigenverantwortlich vorankommt. Denn wer würde schon in die Erfassung, Speicherung und Sicherung von Daten investieren, wenn dieses nur zum Nutzen seiner Wettbewerber geschehen würde?

Zu dem vorliegenden Referentenentwurf nehmen wir zu ausgewählten Abschnitten und Paragraphen wie folgt Stellung:

Zu § 2 Zweck und Ziele

Wir teilen die in § 2 (1) aufgeführten Zwecke, sehen aber ein Missverhältnis der Innovationsförderung im Vergleich zur Stärkung der bestehenden Geschäftsmodelle im ÖPNV. Wie in der Begründung des Gesetzes zurecht aufgeführt wird, können durch eine Stärkung des ÖPNV die Ziele der Nachhaltigkeit besser erreicht werden. **Wir sehen** allerdings hier eine **Schwächung der bestehenden Anbieter von ÖPNV-Verkehrsleistungen** durch erhöhte Aufwendungen zur Datenbereitstellung und Qualitätssicherung sowie durch den Verlust von Kundenbeziehungen an Mobilitätsplattformen Dritter. Wir regen deshalb an § 2 (1) wie folgt zu fassen:

*„(1) Zweck dieses Gesetzes ist es, auf die Dekarbonisierung des Verkehrssektors, **die Stärkung des ÖPNV und die Wahrung der Kundenbeziehungen der Verkehrsunternehmen sowie die Ermöglichung von Innovationen und neuen Geschäftsmodellen sowie die Bereitstellung einer Datengrundlage für behördliche Aufgabenerfüllung wie die Verkehrsplanung** hinzuwirken.“*

Insbesondere **wenden wir uns entschieden gegen § 2 Abs. 2 Nr. 7**. Das genannte Ziel „Diensteanbietern die Bereitstellung von Diensten mit einer anbieterübergreifenden digitalen Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen zu ermöglichen.“ **geht vollkommen über den europäischen Rechtsrahmen hinaus**. Die Verpflichtung zur Übergabe von Tarifdaten darf nicht gleichgestellt werden mit der Ermöglichung der Buchung und Bezahlung. Diese Nummer 7 **ist zu streichen**.

Die **Öffnung des Vertriebs über die MDMS-Initiative wurde NICHT durchgeführt**. Dies erfolgte mit guten Gründen: Es besteht kein lebensfähiges Geschäftsmodell für provisionsbasierte MaaS-Plattformen, weder die Endkunden wollen die Provision bezahlen, noch können oder sollten die Verkehrsunternehmen die Kosten ihrer Konkurrenten zusätzlich zur Aufrechterhaltung der eigenen Vertriebsinfrastruktur tragen. Auch zusätzliche öffentliche Mittel wären in der Verbesserung des Angebotes besser investiert.

Grundsätzlich sind wir der Auffassung, dass die Bundesregierung **keine Öffnung des Vertriebs** vorgeben sollte. Dies wollen wir nochmals begründen:

- Die Verkehrsunternehmen sind weiterhin aus Kundensicht und durch ihre Aufgabenträger verpflichtet, einen kompletten Vertrieb über alle Kanäle vorzuhalten.
- ÖPNV ist dann am erfolgreichsten, wenn alle ÖPNV-Dienstleistungen aus einer Hand angeboten werden können. Die Integration in eine Plattform ist effizient und kundenfreundlich.
- Zusätzliche gewinnorientierte Vertriebsdienstleister verteuern das Gesamtsystem zu Lasten der Fahrgäste oder der öffentlichen Hand.
- Die von Dritten durch die Vertriebsdienstleistung erfassten Daten sind wichtig für die Verkehrsplanung und Angebotsgestaltung des Verkehrsunternehmens und des Aufgabenträgers vor Ort. Diese dürfen diese Daten nicht erwerben müssen.
- Hinzu kommt, dass zahlreiche Details hinsichtlich der angemessenen Kosten/Gebühren für den Vertrieb und hinsichtlich der Datenreziprozität bisher nicht geklärt werden konnten.

Der VDV setzt sich für die zunehmende Digitalisierung der Tarife und Tickets sowie für den gegenseitigen Vertrieb zwischen Verkehrsunternehmen und Verbänden ein. Die Maßgaben hierfür sind insbesondere die **Vertragsfreiheit** und eine **faire Abrechnung** im Hintergrund. Die **Brancheninitiativen „eTicket Deutschland“, „gegenseitiger Verkauf“ und „Deutschlandtarifverbund“** zeigen das hohe Engagement der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger zur integrativen und durchgängigen kundenfreundlichen Lösung von Tarif- und Vertriebsfragen.

Zu § 3

Die Begriffsdefinition der Mobilitätsdaten in § 3 Abs. 1 Nr. 1 könnte dahin interpretiert werden, als würde der Gesetzentwurf lediglich solche Daten umfassen, zu denen in anderen Gesetzen schon eine Pflicht zur Bereitstellung festgelegt ist. Dies würden wir ausdrücklich begrüßen. Das Gesetz würde dann ausschließlich bestehende Pflichten ausgestalten. Der Gesetzentwurf geht aber darüber hinaus und will anscheinend Verpflichtungen schaffen, die über die europäisch vorgegebenen Verpflichtungen hinausgehen. Daher muss zweifelsfrei deutlich gemacht werden, dass **keine neuen Verpflichtungen geschaffen werden**, vgl. auch den nachfolgenden Vorschlag zu § 4.

Zu § 4

Wir begrüßen grundsätzlich die Bezugnahme in der Begrifflichkeit der Mobilitätsdaten auf die einschlägigen EU-Verordnungen. Zur Klarstellung bitten wir jedoch dringend darum, dass in § 4 (1) am Ende die ersten zwei Sätze von Erwägungsgrund 19 der Del. VO EU 2022/670 angefügt werden: **„Diese Spezifikationen sollten keinen Beteiligten dazu verpflichten, 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.“**

Zu § 5

In § 5 (4) und an vielen weiteren Stellen wird auf die „Landessysteme“ und deren Verpflichtung insbesondere in der Qualitätssicherung eingegangen. Die Träger der Landessysteme sind im DELFI-Verein organisiert und übernehmen dadurch viele der Aufgaben, die über das MobDG zunächst bei den Verkehrsunternehmen und -verbänden liegen.

Die Verpflichtung zur Bereitstellung „historischer Daten“ ist vom Wortlaut her in keiner Richtung zeitlich beschränkt. Wir regen an, den Begriff „historische Daten“ in der zu schaffenden Leitlinie auch zeitlich zu fassen und auf den Zeitraum ab Inkrafttreten des Gesetzes zu beschränken. Insbesondere darf die Regelung nicht zu einer zeitlich unbegrenzten Speicherungspflicht führen.

Es wird dargestellt, dass die Bereitstellungspflicht von Auslastungsdaten nur für den Eisenbahnverkehr neu sei, weil sie für den ÖPNV nach PBefG § 3a schon länger gegeben sei. Dabei gilt aktuell die Regelung „Ausfälle, Störungen sowie Verspätungen und die voraussichtliche Abfahrts- und Ankunftszeit sowie die VDV-Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten und zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 29. Mai 2024

tatsächliche oder prognostizierte Auslastung des Verkehrsmittels". Dieser Satz ist so zu interpretieren, dass es ausreichend ist, Prognosen bereit zu stellen, die auch sehr allgemeiner Natur sind und keinesfalls Prognosen, die auf Echtzeit-Messungen basieren und auch nicht den Detailgrad erreichen, der jetzt im MobDG gefordert wird. Dies würde zu einer **massiven Verschärfung der Datenanforderungen** führen mit einer massiven Erhöhung der Erstellungskosten. Entsprechend ist es auch bei der Kostenberechnung nicht korrekt, nur die EVU zu berücksichtigen.

Auch für den **eigenwirtschaftlichen Fernverkehr lehnen wir 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 nur an die DB InfraGO Personenbahnhöfe (ehemals DB Station & Service AG) zur Anzeige an Haltestellen gegeben. Weder Aufgabenträger, noch Ticketvendedoren erhalten Auslastungsdaten. Denn Auslastungsdaten stellen kommerziell wertvolle und wettbewerbsfähig 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 ausschließlich die Schiene** zur Herausgabe von Auslastungsdaten verpflichtet wird. Intermodale Verkehrsträger wie der MIV und der Flugverkehr müssen gemäß MDG-E keine Auslastungsdaten zur Verfügung stellen. 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. Über das MDG wird zu einem sehr frühen Zeitpunkt über die Veröffentlichung dieser Daten für Verkehre in Deutschland entschieden. Es besteht zudem keine EU-rechtliche Erforderlichkeit hierfür. Die MMTIS-VO überlässt den Mitgliedstaaten die Entscheidung, ob Auslastungsdaten über den NAP bereitgestellt werden müssen.

Darüber hinaus müssen wir darauf hinweisen, dass die in Absatz 3 **geforderten Daten zur Auslastung von Vorrangplätzen und Multifunktionsflächen regelmäßig nicht vorliegen**. Das Verfügbarmachen dieser Daten wäre nur über den flächendeckenden Einbau von entsprechenden KI-basierten Videosystemen möglich, was für die in Deutschland eingesetzte Fahrzeugflotte einen mittleren zweistelligen Millionenbetrag kosten würde. **Absatz 3 ist dementsprechend zu streichen.**

Wir begrüßen die Festlegung in Absatz 4: Die Pflicht zur unverzüglichen Übernahme neuer Daten ist wichtig – noch auf der letzten DELFI-Konferenz musste z. B. Google zugeben, dass sie eben nicht jeden neuen DELFI-Datensatz übernehmen. Die Mobilitätsplattformen haben mit ihren Auskünften einen enormen Einfluss auf die wahrgenommene Qualität des öffentlichen Verkehrsangebots.

Zu § 6

Neben den in unseren Vorbemerkungen schon angesprochenen Aspekten muss in § 6 geregelt werden, dass die Datennutzung nur mit Registrierung zulässig ist.

Zu § 7

Das Gesetz führt einen **Bundeskoordinator für Mobilitätsdaten** ein und führt zu einem massiven Aufbau von zusätzlichen Planstellen in nachgelagerten Behörden. Dies ist das Gegenteil von Bürokratie-Abbau und Vereinfachung durch Digitalisierung.

In Absatz (2) wird die Möglichkeit eröffnet, dass Dritte mit den Aufgaben des Bundeskoordinators beliehen werden können. Hier gilt es zunächst den **DELFI e. V. zu berücksichtigen**. Denn hier ist bereits heute die

Datensammlung und -bereitstellung organisiert. Über diese Organisation könnten auch zusätzliche Mittel zur Qualitätssicherung der Daten ausgereicht werden.

Zu § 8

Trotz der aufwändigen zusätzlichen Bürokratie werden die Qualitätssicherungskosten den Datenbereitstellern aufgebürdet. Die Verfügbarkeit von qualitätsgesicherten, flächendeckenden Daten wie z. B. Netzdaten oder Echtzeitdaten würde durch eine Aufwandsförderung bei den Datenbereitstellern besser gesichert werden können, als durch eine einseitige Verpflichtung.

Grundsätzlich ist zwar die Regelung in Absatz (1) sinnvoll, dass Datenabnehmer von ihnen erkannte Fehler und insbesondere gemachte Korrekturen zurückliefern müssen. Dies hat aber aufwandsarm zu erfolgen, z. B. über eine Delta-Datenübertragung, in der der Datenkonsument genau die Daten zurückmeldet, die er geändert hat. NeTeX spezifiziert einen Mechanismus „Incremental Updates“, den man dafür nutzen könnte. Bei der Festlegung der Regelungen durch den Bundeskoordinator sollte die Verkehrsbranche beteiligt werden, damit keine Lösungen definiert werden, die dann nur sehr teuer umsetzbar sind.

Zu Artikel 2 Aufhebung der §§ 3a – c des PBefG sowie der Mobilitätsdatenverordnung

Wir weisen darauf hin, dass mit einer Streichung der §§ 3a bis 3c PBefG auch Regelungen wegfallen, die es den Behörden ermöglichen, die Einhaltung gesetzlicher Regelungen der gebündelten Bedarfsverkehre zu überwachen. Hier regen wir eine Ersatzregelung, z. B. im Anschluss an § 54 PBefG, an.

In § 57 Abs. 1 Nr. 12 PBefG ist die Beteiligung des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik vor dem Erlass der Mobilitätsdatenverordnung vorgesehen. Wir regen an, dass eine solche Beteiligung auch zukünftig bei der Festlegung technischer Vorgaben festgelegt wird.

Zu den Begründungen und der Abschätzung des Erfüllungsaufwandes

Wir schätzen viele der Berechnungen für fragwürdig und teilweise zu optimistisch ein und **rechnen mit weitaus höheren Kosten**.

Zum Beispiel gilt dies für die Schnittstelle zur Bereitstellung der Echtzeitdaten und die Lizenzgebühren für die Schnittstellenerweiterung. Hier kommen noch die Kosten, um die Auslastungsinfos aus den Fahrzeugen in Echtzeit an diese Schnittstelle heranzubringen hinzu. Das ist sicher deutlich teurer als die angesetzten 5T€.

Auch die 10 Prozent Wartungskosten/Jahr für die Software erscheinen viel zu gering. Häufig werden hier 15-20 Prozent aufgerufen. Gänzlich unpassend sind die angesetzten 1,5 Tage für eine Datenpflege/ Qualitätssicherung.