DEUTSCHER LANDKREISTAG

Ulrich-von-Hassell-Haus
Lennéstraße 11
10785 Berlin

Tel.: 030 590097-331
Fax: 030 590097-420

E-Mail: Markus.Brohm
@Landkreistag.de

AZ: III/810-05-05

Datum: 17.05.2024

Sekretariat: Ecenur Akbuga

Rundschreiben 334/2024

- Mitglieder des **Wirtschafts- und Verkehrsausschusses**
- **Landesverbände**

des Deutschen Landkreistages

Mobilitätsdaten: Entwurf für ein Mobilitätsdatengesetz und eine Verordnung über die Aufgaben des Bundeskoordinators für Mobilitätsdaten

Zusammenfassung
Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat sehr kurzfristig den Entwurf für ein Mobilitätsdatengesetz und eine Verordnung über die Aufgaben eines neu zu schaffenden „Bundeskoordinators für Mobilitätsdaten“ übersandt. Das Gesetz soll die freie Zugänglichkeit von Verkehrsdaten verkehrsträgerübergreifend sicherstellen und eine anbieterübergreifende Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen ermöglichen. Ein Bundeskoordinator für Mobilitätsdaten soll künftig über Leitlinien Standard-Lizenzen und Nutzungsbedingungen für bereitgestellte Daten festlegen.
Der Entwurf enthält zudem Vorschriften zur Schaffung einer zentralen Behörde zur bundesweiten Datenaufsicht, die u.a. die Datenbereitstellungspflichten und die Einhaltung der Leitlinien des Bundeskoordinators einschließlich der Vorgaben zu Standard-Lizenzen überwacht und bei Bedarf auch gegenüber juristischen Personen des öffentlichen Rechts mit Mitteln der Verwaltungsvollstreckung durchsetzt. Hinweise und Stellungnahmen aus den Landkreisen müssten die Hauptgeschäftsstelle möglichst bereits bis 24.5.2024, spätestens bis 27.5.2024 erreicht haben.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat den als **Anlage 1** beigefügten Referentenentwurf für ein Mobilitätsdatengesetzes (MDG-RefE) übersandt. Als „Anhang 1“ zur Gesetzesbegründung ist ein Glossar zu den Begriffsbestimmungen aus diversen Rechtsakten der EU beigefügt **(Anlage 2)**, ein „Anhang 2“ zur Gesetzesbegründung **(Anlage 3)** enthält eine tabellarische Übersicht der Mobilitätsdaten aus den Anhängen der Delegierten Verordnungen (EU) 2017/1926 und 2022/670 sowie weiterer Rechtsakte der Europäischen Union, die in § 2 Abs. 3 MDG-RefE genannt sind; „Anhang 3“ zur Gesetzesbegründung enthält eine Übersicht über die nach § 3a PBefG bereitzustellenden Mobilitätsdaten, die durch die Bereitstellungspflichten nach der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 schrittweise entfallen (**Anlage 4**), so dass §§ 3a bis 3c PBefG zum 1.12.2028 aufgehoben werden soll.

Als **Anlage 5** ist diesem Rundschreiben schließlich den Verordnungsentwurf über die Aufgaben des neu zu schaffenden „Bundeskoordinators für Mobilitätsdaten“ (Mobilitätsdaten-Bundeskoordinationsverordnung – BuMDV) beigefügt.

Der Entwurf des Mobilitätsdatengesetzes (MDG) dient der Umsetzung des Koalitionsvertrages, der eine freie Zugänglichkeit von Verkehrsdaten fordert und eine anbieterübergreifende Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen ermöglichen will. Für eine nahtlose Mobilität sollen Verkehrsunternehmen und Mobilitätsanbieter laut Gesetzesbegründung ihre

Echtzeitdaten unter fairen Bedingungen bereitstellen. Durch die Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten in ausreichend hoher Qualität soll die Entwicklung von Innovationen und neuen Geschäftsmodellen unterstützt werden.

Zu den Zielen des Mobilitätsdatengesetzes (MDG) zählen laut Gesetzesbegründung:

- die Ermöglichung und Verbesserung multimodaler Reise- und Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste sowie deren Buchung und Bezahlung,
- die Sicherstellung einer verbesserten Datenverfügbarkeit und -qualität,
- die Verringerung von Hürden der Datennutzung,
- die Vorgabe verkehrsträgerübergreifend einheitlicher, klarer und einfacher Regeln der Datenbereitstellung und Datennutzung mit möglichst geringem Verwaltungsaufwand und
- die Vorgabe einheitlicher technischer Regeln für eine mindestens EU-weite Interoperabilität.

Die Bereitstellung zahlreicher Mobilitätsdaten ist bereits weitgehend unionsrechtlich und national geregelt, nicht zuletzt im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und in der Mobilitätsdatenverordnung. Eine zentrale Vorgabe ist dabei die Datenbereitstellung über einen Nationalen Zugangspunkt (National Access Point – NAP). Die Datenbereitstellungspflichten betreffen statische und dynamische Daten, wie Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs, Verspätungsmeldungen, Echtzeit-Verfügbarkeit von Sharing-Fahrzeugen und Tank-/Ladeinfrastruktur sowie Meldungen über Baustellen, wenn diese Daten bereits digital maschinenlesbar vorliegen. Eine eigenständige Digitalisierungs- und Datenerhebungspflicht besteht grundsätzlich nicht.

Das Mobilitätsdatengesetz soll einer verkehrsträgerübergreifenden Vereinheitlichung des Rechtsrahmens zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten im Sinne der EU-Vorgaben dienen. Zudem soll die Handhabbarkeit der Vorschriften für Rechtsanwender möglichst vereinfacht werden. Gleichzeitig soll das Mobilitätsdatengesetz einen Regelungsbedarf bezüglich der Durchsetzung der bereits geltenden Pflichten und der Sicherstellung der Datenqualität und Interoperabilität aufgreifen, der zuvor in einem Stakeholder-Dialog identifiziert wurde.

Im Einzelnen wird zur Verbesserung der Qualität der Daten in § 8 MDG-RefE u.a. vorgesehen, dass Datennutzer, die Ungenauigkeiten an den über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten feststellen und diese korrigieren, diese Korrekturen auch an die Dateninhaber und an ein „software-basiertes automatisiertes System“ nach § 8 Abs. 1 MDG-RefE zurückspiegeln; die originären Dateninhaber sind nach § 8 Abs. 3 MDG-RefE verpflichtet, die gemeldeten Korrekturen zu prüfen und sie im Falle ihrer Validität zu übernehmen.

Zur Umsetzung des Ziels einer anbieterübergreifenden Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen enthält der Gesetzentwurf nach erster Durchsicht keine expliziten Regelungen.

Mit dem Mobilitätsdatengesetz soll zudem ein „Bundeskoordinator für Mobilitätsdaten“ bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) geschaffen werden. Zu den Aufgaben dieses Bundeskoordinators (§§ 7-10 MDG-RefE) zählen u.a. die Festlegung technischer Vorgaben sowie die Kommunikation mit und die Unterstützung von international und national tätigen Dateninhabern und Datennutzern. Der Bundeskoordinator soll Empfehlungen erarbeiten, wie sichergestellt wird, dass mit Mobilitätsdaten keine personenbezogenen Daten bereitgestellt werden. Über „Leitlinien“, die als Allgemeinverfügung im Sinne von § 35 Abs. 2 VwVfG erlassen werden sollen, soll der Bundeskoordinator zudem auch verbindliche Vorgaben für Standard-Lizenzen und Nutzungsbedingungen festlegen können (§ 10 Abs. 1 MDG-RefE i.Vm. Mobilitätsdaten-Bundeskoordinationsverordnung - BuMDV).

Parallel dazu soll eine eigenständige bundesweite „Aufsichtsbehörde“ beim Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) geschaffen werden, die die Durchführung des

Mobilitätsdatengesetzes überwacht (§ 11 MDG-RefE). Sie soll insbesondere die Datenbereitstellungspflichten gegenüber den unterschiedlichen Dateninhabern und die Beachtung der Leitlinien des Bundeskoordinators, auch hinsichtlich der Vorgaben zu Standard-Lizenzen, überwachen und bei Bedarf durchsetzen. Dazu soll das Bundesamt als ultima ratio auch ein Zwangsgeld von bis zu 50.000 € festsetzen können. Abweichend von der Grundregel in § 17 Verwaltungsvollstreckungsgesetz (VwVG) soll dieses Zwangsgeld selbst gegenüber juristischen Personen des öffentlichen Rechts festgesetzt werden können. Aus Sicht der Hauptgeschäftsstelle ist diese Regelung sehr weitreichend und kritisch zu sehen.

Sehr weitreichend erscheinen auch die inhaltlichen Befugnisse des Bundeskoordinators, der nach § 10 Abs. 1 MDG-RefE i.V.m. den Regelungen der Mobilitätsdaten-Bundeskoordinationsverordnung – BuMDV, zu einer Vielzahl von Themen „Leitlinien“ in der Form von Allgemeinverfügungen nach § 35 Abs. 2 VwVfG erlassen können soll. Allgemeinverfügungen sind als Verwaltungsakte selbst unmittelbar vollstreckbar. Sie erfordern einen generell-konkreten Regelungsinhalt. In rechtlicher Hinsicht erscheint es allerdings zweifelhaft, ob die Handlungsform der Allgemeinverfügung für den Erlass von „Leitlinien“ – die begrifflich eine inhärente Offenheit/Unbestimmtheit implizieren, die einer Vollstreckbarkeit entgegenstünde – überhaupt geeignet sind.

Das BMDV will noch vor der Sommerpause einen Kabinettbeschluss herbeiführen und hat daher nur eine sehr kurze Stellungnahmefrist eingeräumt. Hinweise und Stellungnahme aus den Landkreisen müssten die Hauptgeschäftsstelle daher bereits

bis spätestens 27.5.2024

erreicht haben. Mit Blick auf eine **bereits im Vorfeld stattfindende Informationsveranstaltung** des BMDV wäre es hilfreich, wenn Hinweise zu dem Regelungsvorhaben die Hauptgeschäftsstelle **möglichst schon bis zum 24.5.2024** erreichen würden.

Wir bitten um Kenntnisnahme.

Im Auftrag

Dr. Brohm

Anlagen