

Stellungnahme der Plattform Shared Mobility 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

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) hat den Entwurf eines Gesetzes vorgelegt, mit dem die überarbeitete EU-Richtlinie 2010/40/EU (IVS-Richtlinie) umgesetzt und gleichzeitig das ursprünglich geplante Mobilitätsdatengesetz in das Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetz (IVSG) integriert wird. Der Entwurf verfolgt damit das Ziel, einen einheitlichen Rechtsrahmen für die Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt (NAP) zu schaffen.

Aus Sicht der Plattform Shared Mobility (PSM) bestehen weiterhin erhebliche Bedenken hinsichtlich der wettbewerblichen und praktischen Auswirkungen des Gesetzes. Zugleich steht der Entwurf in deutlichem Widerspruch zu den im **Koalitionsvertrag 2025** vereinbarten Zielen der **Entbürokratisierung und Wirtschaftsentlastung**. Während die Bundesregierung in Kapitel 2.2 ausdrücklich zusagt, Verwaltungs- und Meldepflichten zu reduzieren, Verfahren zu beschleunigen und die Wirtschaft zu entlasten, schafft das IVSG in seiner vorliegenden Fassung zusätzliche Berichtspflichten, technische Nachweispflichten und unklare Lizenzmechanismen.

Anstatt Planungs- und Genehmigungsprozesse zu vereinfachen, führt das Gesetz zu einer weiteren Ausweitung administrativer Strukturen und erhöhten Kosten für Unternehmen. Damit konterkariert es das politische Ziel eines modernen, effizienten und innovationsfreundlichen Rechtsrahmens für Mobilität.

Im Einzelnen:

- **Unentgeltliche Bereitstellung von Daten gefährdet Geschäftsmodelle**

Auch in der Neufassung bleibt die Verpflichtung zur unentgeltlichen Bereitstellung von Daten über den NAP (§ 8 Abs. 1 IVSG) bestehen. Damit ignoriert der Gesetzgeber weiterhin die Möglichkeit, für dynamische, wettbewerbsrelevante Daten eine angemessene Vergütung vorzusehen – obwohl die EU-Verordnung 2024/490 ausdrücklich Entgelte für die Weitergabe solcher Daten zulässt. Die unentgeltliche Weitergabe von Echtzeit- und Verfügbarkeitsdaten, die mit hohen Investitionen und Risiken generiert wurden, benachteiligt privatwirtschaftliche Anbieter gegenüber öffentlich finanzierten Diensten und gefährdet insbesondere die Geschäftsmodelle von Shared-Mobility-Unternehmen.

- **Unklare Ausgestaltung der Standard-Lizenzen**

Der Gesetzentwurf sieht in § 8 Abs. 3 IVSG die Nutzung von Standard-Lizenzen vor, deren genaue Ausgestaltung per Verordnung festgelegt werden soll (§ 14 Abs. 2 Nr.

4 IVSG). Es bleibt völlig offen, ob diese Lizenzen Schutzmechanismen für sensible, wettbewerbsrelevante Daten enthalten werden. Statt eines unabhängigen „Bundeskordinators für Mobilitätsdaten“ ist nun das BMV selbst mit der Ausarbeitung beauftragt. Dies erhöht die Unsicherheit und die Gefahr, dass Standard-Lizenzen ohne ausreichende Beteiligung der Wirtschaft erarbeitet werden. Wir fordern, dass die Lizenzen bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes unter Einbeziehung der betroffenen Branchen definiert werden, um Rechts- und Planungssicherheit herzustellen.

- **Fehlende Registrierungspflicht für Datennutzer**
- Wie bereits im Mobilitätsdatengesetz-Entwurf fehlt auch jetzt eine Pflicht zur Registrierung von Datennutzern beim NAP. Damit kann weiterhin jede Person Daten anonym beziehen, ohne dass Dateninhaber nachvollziehen können, wer ihre Daten nutzt oder zu welchem Zweck. Das erschwert den Schutz vor missbräuchlicher oder wettbewerbsverzerrender Nutzung und verhindert jegliche Transparenz über die tatsächliche Datennutzung.

- **Bürokratischer Aufwand deutlich höher als bisher angenommen**

Während im Referentenentwurf des Mobilitätsdatengesetzes der Erfüllungsaufwand der Wirtschaft noch mit 9 Mio. Euro angegeben wurde, beziffert der neue Gesetzentwurf nun 33,7 Mio. Euro einmalig und 50,8 Mio. Euro jährlich. Diese Steigerung verdeutlicht den erheblichen bürokratischen Aufwand, der mit den neuen Melde-, Dokumentations- und Qualitätsprüfungspflichten verbunden ist. Bereits 2024 hatte die PSM diese Kosten als viel zu niedrig kritisiert – die neuen Zahlen bestätigen diese Einschätzung eindrucksvoll.

Gerade im Lichte des Koalitionsvertrags 2025, der unter Kapitel 2.2 den umfassenden Abbau bürokratischer Hürden, die Entlastung der Wirtschaft und die Digitalisierung von Verwaltungsprozessen vorsieht, ist dieser Ansatz kontraproduktiv.

Statt Effizienzgewinne durch Digitalisierung zu erzielen, führt das IVSG zu einem massiven Mehraufwand in der Umsetzung. Die Pflicht zur unentgeltlichen Datenbereitstellung, die aufwendige technische Dokumentation und die unklare Lizenzstruktur erzeugen nicht nur Rechtsunsicherheit, sondern widersprechen ausdrücklich dem erklärten politischen Ziel, Unternehmen von übermäßiger Regulierung zu befreien.

Ein modernes, datenbasiertes Mobilitätssystem darf kein Bürokratiemonster werden – Digitalisierung muss Entlastung und Effizienz bringen, nicht zusätzliche Berichtspflichten und Kontrollmechanismen.

- **Unverhältnismäßige Pflichten für private, aber nicht für öffentliche Akteure**

Öffentliche Stellen bleiben weiterhin nicht verpflichtet, Daten bereitzustellen – sie verfügen über die größten Datenbestände im Mobilitätsbereich. Dennoch sieht das Gesetz keine erweiterten Verpflichtungen oder Kontrollen für diese Datenhalter vor. Private Mobilitätsanbieter tragen damit einen Großteil der Umsetzungs- und Dokumentationspflichten, während öffentliche Akteure faktisch kaum stärker in die Verantwortung genommen werden. Das Gesetz verpasst erneut die Chance, die öffentliche Hand in den souveränen Umgang mit Mobilitätsdaten einzubinden und zur Vorbildrolle zu verpflichten.

Der Gesetzentwurf bleibt hinter den Erwartungen der Shared-Mobility-Branche zurück. Statt einen fairen Rechtsrahmen für die gemeinsame Nutzung von Mobilitätsdaten zu schaffen, verschärft er bestehende Wettbewerbsnachteile privater Anbieter.

Wir fordern daher:

- die Möglichkeit einer angemessenen Vergütung für dynamische, wettbewerbsrelevante Daten,
- die klare Definition und Beteiligung der Branche bei der Ausgestaltung der Standard-Lizenzen,
- eine Registrierungspflicht für Datennutzer,
- eine realistische Bewertung des bürokratischen Aufwands,
- sowie eine gleichberechtigte Einbeziehung öffentlicher Datenhalter.

Nur so kann das IVSG tatsächlich Innovation fördern, den Anspruch des Koalitionsvertrags auf Bürokratieabbau erfüllen und gleichzeitig faire Wettbewerbsbedingungen gewährleisten.