



Bundesministerium
für Digitales
und Verkehr

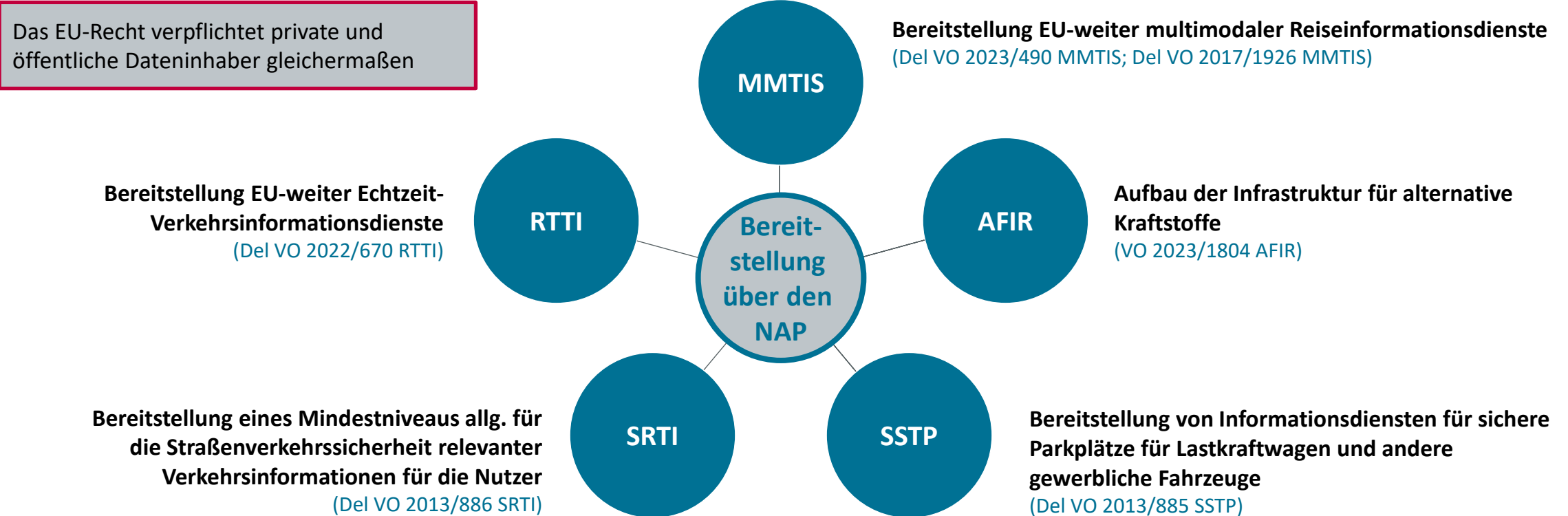
Mobilitätsdaten

Rechtsrahmen und Regelungsbedarf

26. November 2024

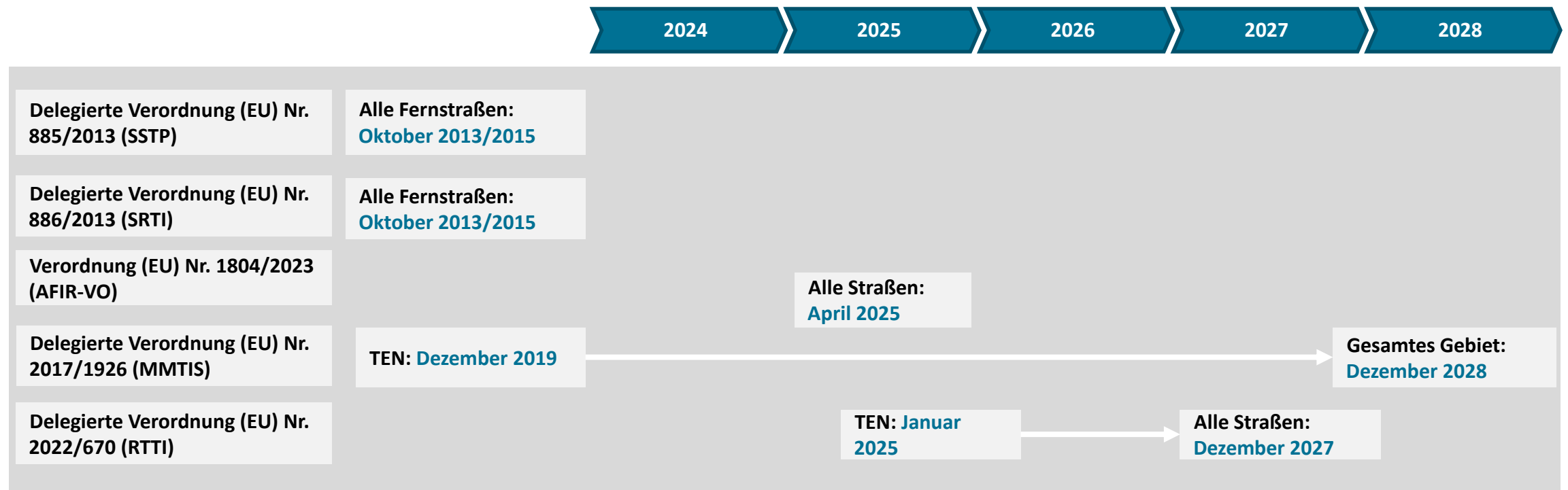
EU-Rechtsakte bilden den Rahmen für die Bereitstellung von Mobilitätsdaten

Die relevanten **EU-Rechtsakte** im Überblick:



Die **Erhebung** von Mobilitätsdaten ist nach der geltenden Rechtslage nicht verpflichtend

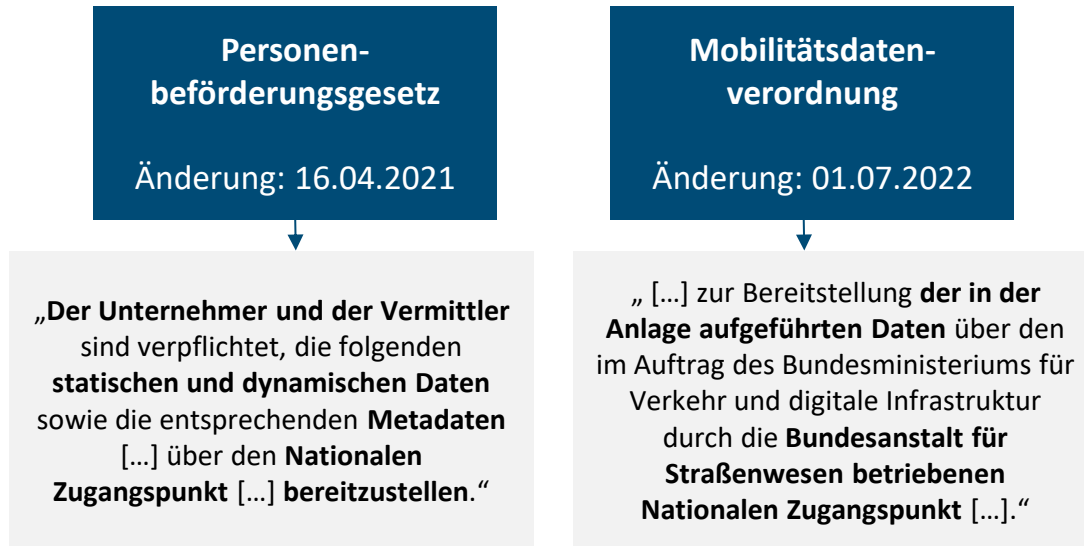
EU-Vorgaben treten gestaffelt bis Dezember 2028 in Kraft



Auslastungsdaten sind seit 2022 im ÖPNV und Gelegenheitsverkehr bereitzustellen (PBefG-Novelle) – die MMTIS DelVO räumt die Option ein

Auf nationaler Ebene regelt das PBefG die Bereitstellungspflichten für Linien- & Gelegenheitsverkehr

Datenbereitstellungspflichten nach PBefG



Bereitstellungspflichtig sind statische und dynamische Daten im Linienverkehr, Gelegenheitsverkehr sowie im Hinblick auf Zugangsknoten



Der Geltungsbereich des PBefG ist beschränkt auf die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Obussen und mit Kraftfahrzeugen

Weitere nationale Gesetze

- Datennutzungsgesetz (DNG)
- Open-Data-Gesetz des Bundes (EGovG) sowie verschiedene Landesgesetze mit Bezug zu Open Data
- Geodatenzugangsgesetz (GeoZG)
- Bundesfernstraßenmautgesetz (BFStrMG)
- Datenschutzrechtliche Regelungen



Im Austausch mit Expert:innen hat das BMDV die Bedarfe und Anforderungen von Datennutzern und Datengebern, Kommunen und Ländern erhoben



Über **200 Expert:innen** im Prozess befragt

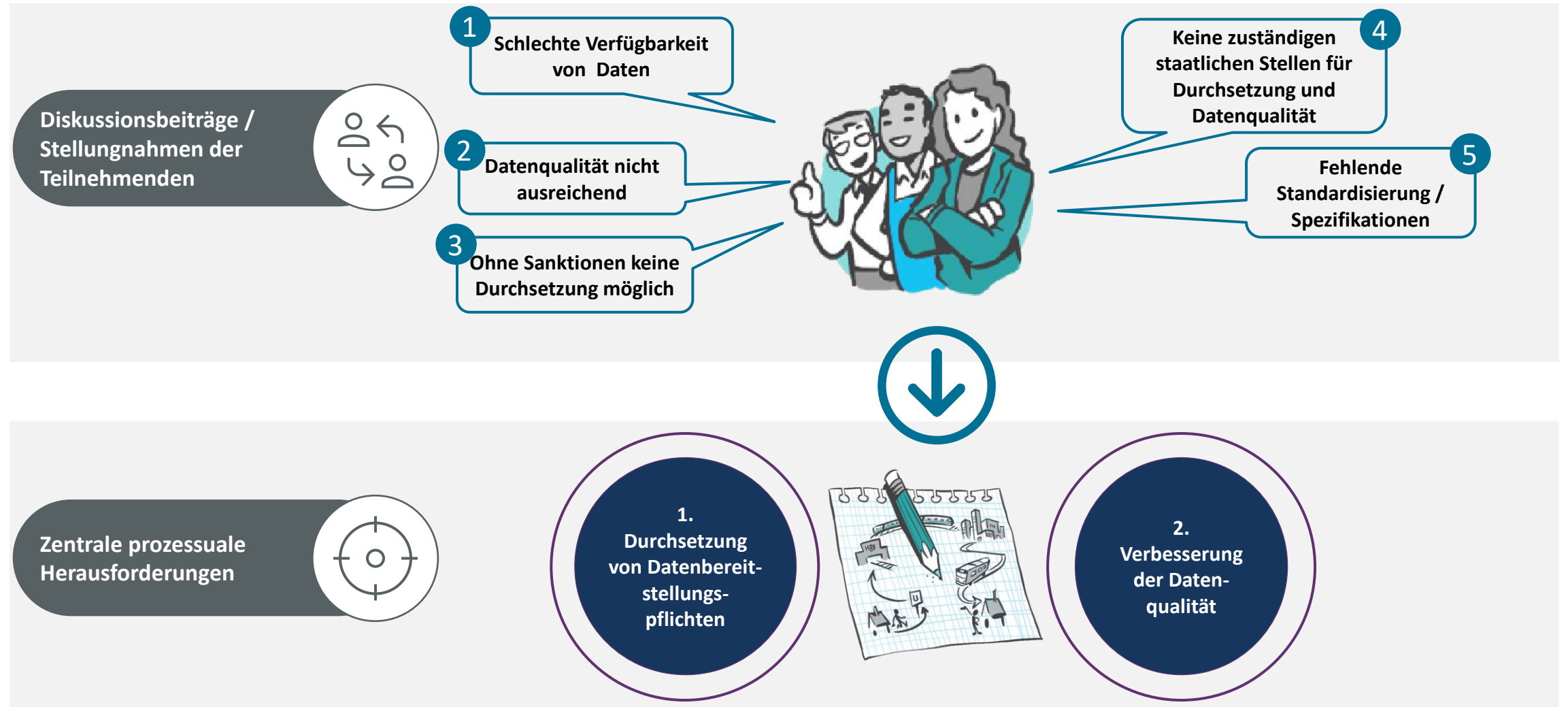


25 Veranstaltungen durchgeführt:
6 Workshops, 7 Fokus-Workshops,
12 Interviews



Unterschiedlichen Stakeholdergruppen beteiligt:
Bundesländer, Kommunen, ÖPNV, Sharing,
On-Demand & Taxi, Infrastruktur,
Schienenverkehr, Start-ups, Wissenschaft,
europäische Länder, Datenplattformen

Folgende Probleme wurden themenübergreifend genannt – daraus lassen sich zwei zentrale Handlungsfelder ableiten



Nationale Gesetzgebung als Katalysator für Datenverfügbarkeit, Datenqualität und Nutzerzentrierung

Ziele einer nationalen Regelung im Bereich Mobilitätsdaten



Ermöglichung und Verbesserung **multimodaler Reise- und Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste**



Sicherstellung einer **verbesserten Datenverfügbarkeit und -qualität**



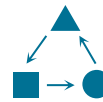
Verringerung von Hürden der Datennutzung



Vorgabe verkehrsträgerübergreifend **einheitlicher Regeln der Datenbereitstellung**



Schaffung **klarer und einfacher Regeln** mit möglichst **geringem Verwaltungsaufwand**

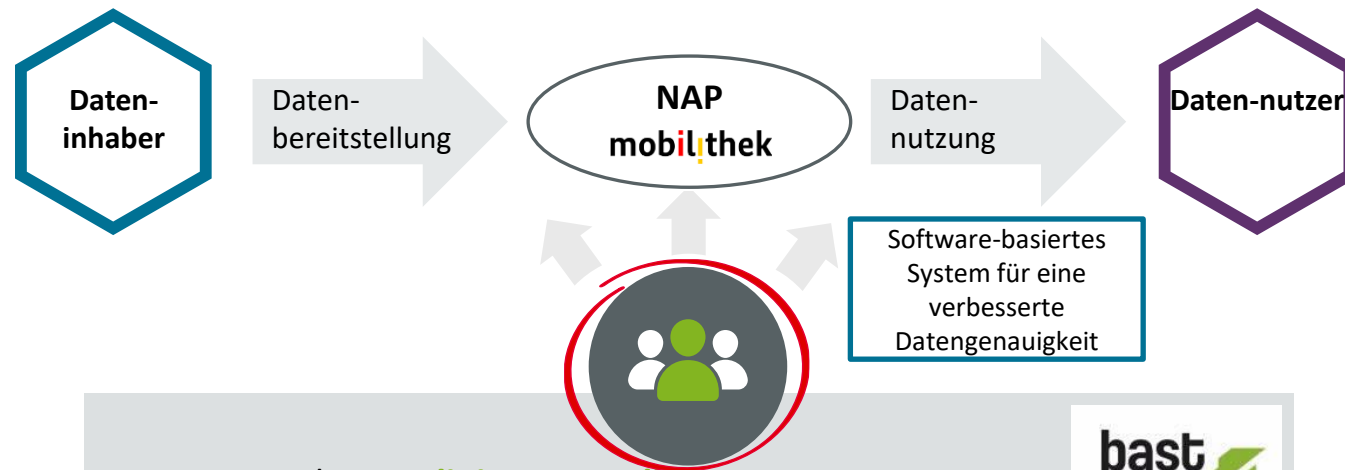


Vorgabe **einheitlicher technischer Regeln** für bessere, mindestens EU-weite **Interoperabilität**



Ermöglichung **anbieterübergreifender digitaler Buchung und Bezahlung** von Mobilitätsdienstleistungen

Koordinierungsstelle beim Bundesanstalt für Straßenwesen



Die BAST als **Koordinierungsstelle**:

- Bundesweite Zusammenführung von Mobilitätsdaten im Nat. Zugangspunkt
- Aufstellen von Leitlinien (u.a. zu nationalen Mindeststandards)
- Dateninhaber und Datennutzer unterstützen
- Qualitätssicherung der bereitgestellten Daten



Kollaborativer
Stakeholder-
Prozess für die
Erstellung der
Leitlinien

Die gemeinsame Organisation von Bund & Ländern legt die Zusammenarbeit bzgl. Mobilitätsdaten fest

Herausforderung:

Der Bund kann die Rolle des Koordinators wegen der Vielzahl an Dateninhabern und verschiedenen Organisationsformen in den Ländern nicht alleine wahrnehmen.



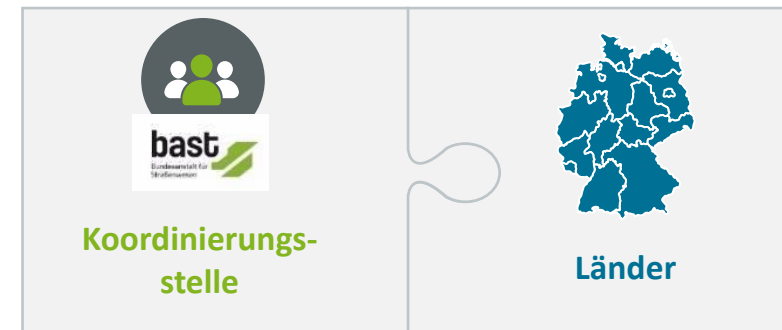
Notwendigkeit:

Für bundesweit einheitliche Standards bei der Bereitstellung der Daten an den Nationalen Zugangspunkt ist eine enge Abstimmung zwischen Bund und Ländern notwendig.



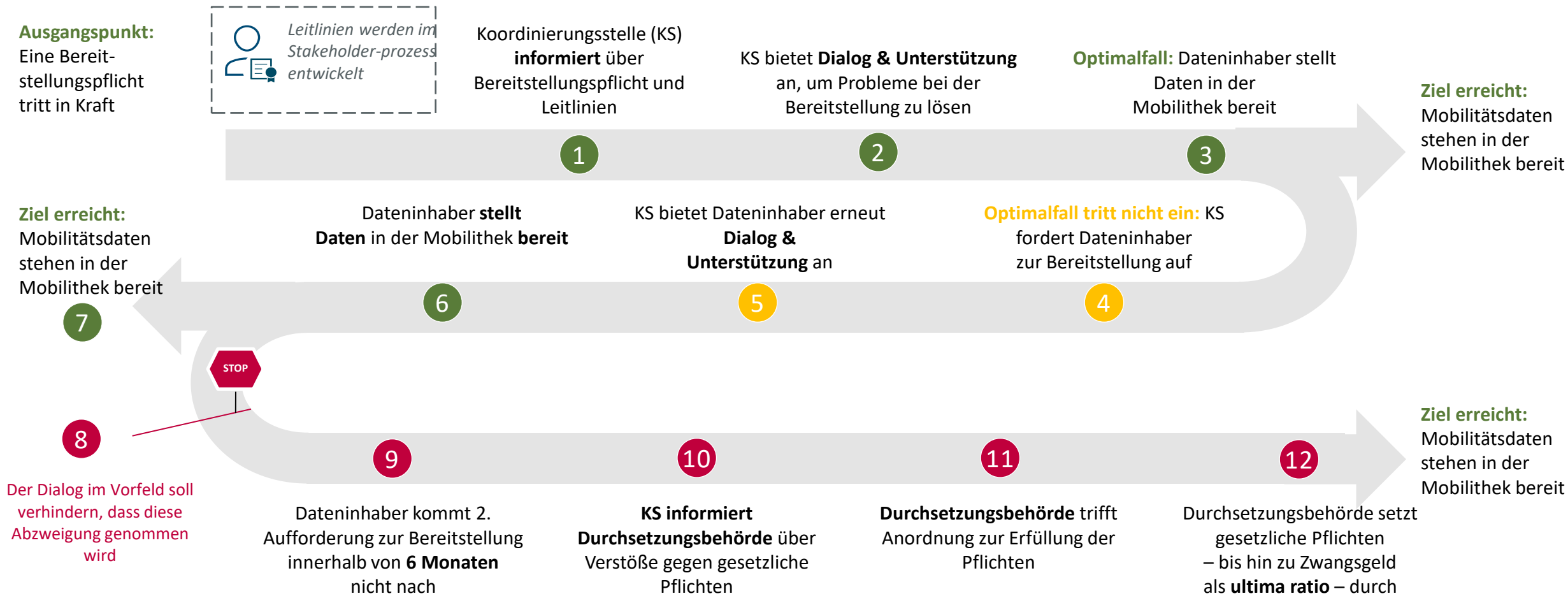
Vorgehen:

Regelung von Einzelheiten der Bund-Länder-Zusammenarbeit in einer **Verwaltungsvereinbarung**



Bund-Länder-Organisation

Koordinierungsstelle unterstützt Dateninhaber, Durchsetzungsbehörde verhängt als ultima ratio Zwangsgelder



Kostenfreie Datenbereitstellung über den NAP – gleiche Bedingungen für alle Beteiligten



Erhebung der Daten

Die Bereitstellungspflicht besteht nur für bereits digital vorhandene Daten.

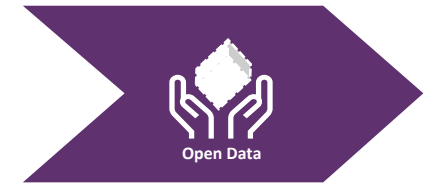
Daher ist durch das EU-Recht dafür **keine Kostenerstattung** vorgesehen.

(Erhebung von Daten in der Regel kostenintensiver als die Bereitstellung & Verbreitung).



Datenbereitstellung an den NAP

Bei der Datenbereitstellung an den NAP entstehen für Dateninhaber Kosten. Eine Kostenerstattung ist nach EU-Recht in einigen Del VO möglich, diese sind aber nicht zwingend. Es werden klare Bemessungsgrenzen gesetzt (Bereitstellungs- und Verbreitungskosten).

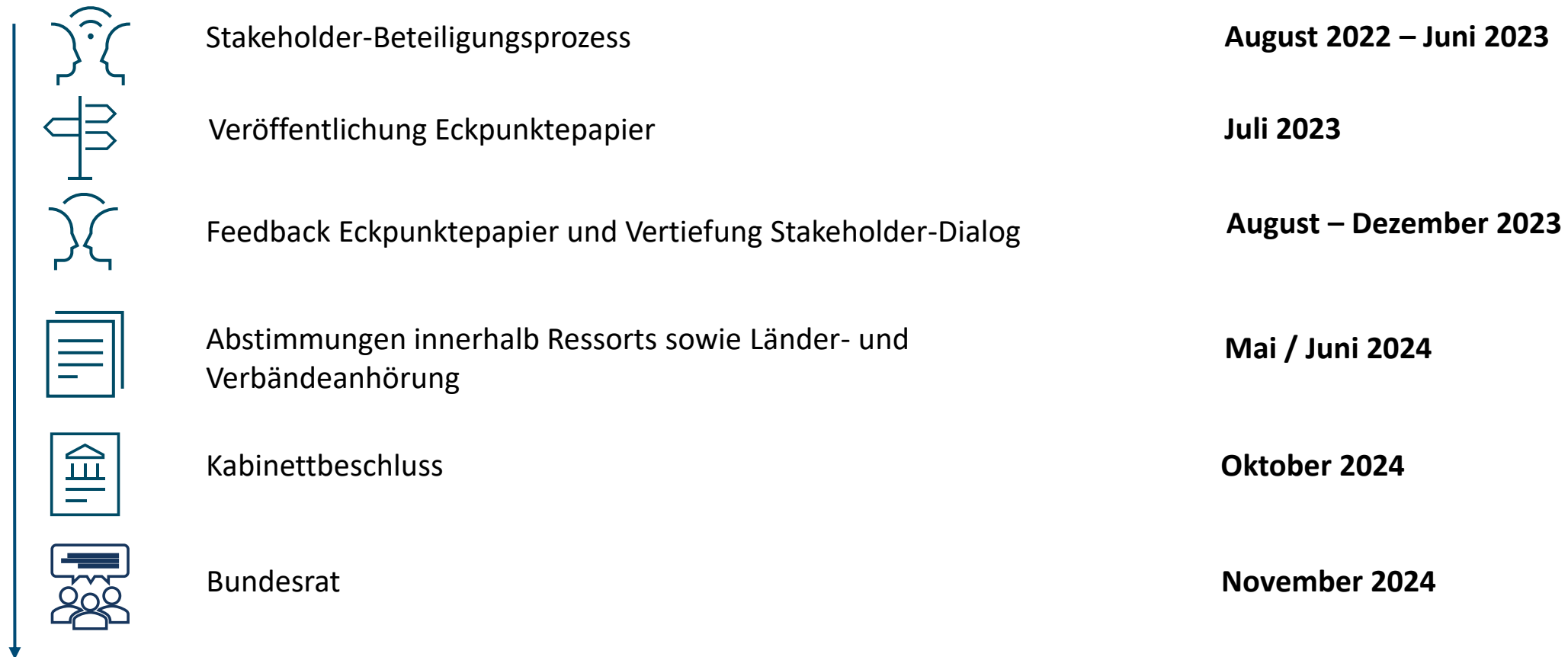


Übertragung der Daten an die Datennutzer

Für Dateninhaber müssen bei der Übertragung bzw. Verbreitung der Daten an die Nutzer **keine Kosten** entstehen, da diese über den NAP erfolgen kann.

Der Prozess der Entstehung des Mobilitätsdatengesetzes

Entstehung des Mobilitätsdatengesetzes



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Kontakt

Referat DP 22
Datenrecht

Ansprechpartnerin
Dr. Nino Kobadze
ref-dp22@bmdv.bund.de
www.bmdv.bund.de
Tel. +49 30 18300 6633