Verordnungsentwurf

des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Verordnung über die Aufgaben des Bundeskoordinators für Mobilitätsdaten nach dem Mobilitätsdatengesetz

(Mobilitätsdaten-Bundeskoordinationsverordnung – BuMDV)

A. Problem und Ziel

Die Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten in ausreichend hoher Qualität ist Voraussetzung für zeitgemäße Mobilitätsdienstleistungen und deren nutzerfreundliche, effiziente und ressourcenschonende Ausgestaltung. Sie ist Grundlage zugleich für die Entwicklung von Innovationen und neuen Geschäftsmodellen im Mobilitätssektor. Die Bereitstellung zahlreicher Mobilitätsdaten (so genannter statischer und dynamischer Daten wie Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs, Verspätungsmeldungen, die Echtzeit-Verfügbarkeit von Sharing-Fahrzeugen und Angaben zum Straßennetz einschließlich Meldungen über Baustellen, die Verkehrssituation oder die Verfügbarkeit von Parkplätzen sowie Tank- und Ladeinfrastruktur) wird bereits in einigen unionsrechtlichen und nationalen Vorgaben geregelt. Zentrale Vorgabe ist die Datenzugänglichkeit über den Nationalen Zugangspunkt (National Access Point – NAP). Die Erkenntnisse einer umfangreichen Stakeholder-Beteiligung waren, dass die Maßnahmen zur Sicherstellung der Datenqualität und Interoperabilität der Daten unzureichend sind und dass die bereits geltenden Pflichten nicht vollständig erfüllt werden. Die betreffenden Mobilitätsdaten, die bereits in digital maschinenlesbarem Format vorliegen, sind für potentielle Datennutzer einschließlich Behörden uneinheitlich und teils schwer zugänglich. Die Vielfalt der bereits bestehenden Vorgaben löst einen Bedarf an stärkerer Vereinheitlichung und mehr Rechtsklarheit aus. Dies betrifft insbesondere Dateninhaber, die zur Datenbereitstellung verpflichtet sind. In der umfangreichen Beteiligungsphase, die der Entstehung des Gesetzes zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten vom (….) (BGBl. I) (Mobilitätsdatengesetz) und dieser Verordnung vorausging, wurde durchgehend die Erwartung formuliert, dass ein Dialog über technische und fachliche Fragen und die genauen Anforderungen für die Bereitstellung über den NAP dauerhaft stattfindet.

B. Lösung

Mit dem Mobilitätsdatengesetz wird ein Bundeskoordinator für Mobilitätsdaten eingeführt. Die Aufgaben des Bundeskoordinators umfassen die Festlegung technischer Vorgaben sowie die Kommunikation mit und die Unterstützung von Dateninhabern und Datennutzern. Auf diese Weise wird ein kontinuierlicher Dialog über technische und fachliche Fragen und die genauen Anforderungen für die Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten über den NAP sichergestellt. Damit wird ein wesentliches Hemmnis bei der Datenbereitstellung beseitigt.

Nach § 13 des Mobilitätsdatengesetzes wird das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ermächtigt, eine Rechtsverordnung zu erlassen. Diese Rechtsverordnung soll Einzelheiten zu den Aufgaben des Bundeskoordinators bestimmen, vorrangige Themen festlegen, für die der Bundeskoordinator Leitlinien aufstellt sowie zeitliche und inhaltliche Vorgaben zur Erarbeitung und zur Fortschreibung dieser Leitlinien machen.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bezüglich der Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand wird nach § 62 Absatz 2 Satz 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien vom 1. September 2000, zuletzt geändert durch Beschluss der Bundesregierung vom 11. Dezember 2019 (GGO) auf die Darstellung im Mobilitätsdatengesetz verwiesen. Es ist nicht erkennbar, dass durch den Vollzug dieser Rechtsverordnung weitere Haushaltsausgaben betroffen sind.

E. Erfüllungsaufwand

Bezüglich der Darstellung des Erfüllungsaufwandes wird nach § 62 Absatz 2 Satz 2 GGO auf die Darstellung des Erfüllungsaufwandes im Mobilitätsdatengesetz verwiesen. Bei den nachfolgenden Regelungen handelt es sich lediglich um eine Konkretisierung der im Mobilitätsdatengesetz bereits enthaltenen Aufgaben. Auf den dort festgestellten Erfüllungsaufwand für die Erfüllung dieser Aufgaben wird deshalb Bezug genommen. Zusätzlicher Erfüllungsaufwand fällt bei der Durchführung dieser Rechtsverordnung nicht an.

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Bezüglich der Darstellung des Erfüllungsaufwandes wird nach § 62 Absatz 2 Satz 2 GGO auf die Darstellung des Erfüllungsaufwandes im Mobilitätsdatengesetz verwiesen.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Bezüglich der Darstellung des Erfüllungsaufwandes wird nach § 62 Absatz 2 Satz 2 GGO auf die Darstellung des Erfüllungsaufwandes im Mobilitätsdatengesetz verwiesen.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Bezüglich der Darstellung des Erfüllungsaufwandes wird nach § 62 Absatz 2 Satz 2 GGO auf die Darstellung des Erfüllungsaufwandes im Mobilitätsdatengesetz verwiesen.

F. Weitere Kosten

Keine.

Verordnungsentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Verordnung über die Aufgaben des Bundeskoordinators für Mobilitätsdaten nach dem Mobilitätsdatengesetz

(Mobilitätsdaten-Bundeskoordinationsverordnung – BuMDV)

Vom ...

Auf Grund des § 13 des Gesetzes zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten vom (BGBl. I S.) verordnet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr:

§ 1

Gegenstand der Rechtsverordnung

Diese Verordnung konkretisiert:

1. die Aufgaben des Bundeskoordinators nach § 7 Absatz 1 des Mobilitätsdatengesetzes und

2. die Themen, für die der Bundesdatenkoordinator Leitlinien nach § 10 Absatz 1 aufstellt.

§ 2

Aufgaben des Bundeskoordinators

Der Bundeskoordinator nach § 7 Absatz 1 des Mobilitätsdatengesetzes nimmt im Einzelnen folgende Aufgaben wahr:

1. Identifizierung und Ansprache von national und international tätigen Dateninhabern von Mobilitätsdaten zur Datenbereitstellung,

2. Aufklärung der national und international tätigen Dateninhaber über die Vorgaben zur Datenbereitstellung und über die Prozesse der Dokumentation und der Verbesserung der Datenqualität; Angebot technischer und fachlicher Unterstützung der Dateninhaber, wie zur Anbindung an den Nationalen Zugangspunkt und zu Vorgaben zu Standards,

3. Verwaltung und Pflege der Fachgemeinschaften (Community Management) für den fortlaufenden Dialog zwischen Dateninhabern und Datennutzern,

4. Regelmäßige Überprüfung der Quantität und der Qualität von über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten; Entwicklung und Betrieb von Diensten und Anwendungen zur Überprüfung der Qualität der Mobilitätsdaten und zur Überprüfung der Einhaltung der Vorgaben zu Standards,

5. Regelmäßige Durchführung von Analysen der Datennutzung und der Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen durch Datennutzer; Ansprache der Datennutzer auf nichtkonformes Verhalten,

6. Aufnahme von Beschwerden der Datennutzer zur Qualität und Rechtskonformität von über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Mobilitätsdaten und Weiterleitung an Dateninhaber,

7. Verwaltung und Pflege des automatisierten Systems nach § 8 Absatz 1 des Mobilitätsdatengesetzes,

8. Aufforderung der national und international tätigen Dateninhaber, dass sie

   a) Mobilitätsdaten sowie Metadaten gemäß den §§ 4 und 5 des Mobilitätsdatengesetzes sowie gemäß dem Artikel 20 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804 bereitstellen,

   b) die vom Bundeskoordinator aufgestellten Leitlinien nach § 10 Absatz 1 des Mobilitätsdatengesetzes beachten,

   c) die Vorgaben zu Standard-Lizenzen in den vom Bundeskoordinator aufgestellten Leitlinien nach § 10 Absatz 1 des Mobilitätsdatengesetzes beachten, sofern die Bedingungen für die Datennutzung in Lizenzvereinbarungen geregelt werden,

   d) eine E-Mail-Adresse und eine Telefonnummer als Metadaten für jede Bereitstellung der Mobilitätsdaten nach § 9 Absatz 1 bereitstellen,

   e) über das System nach § 8 Absatz 1 weitergeleitete Korrekturen prüfen und die Prüfergebnisse anschließend über dieses System melden,

9. Unverzügliche Mitteilung an die Behörde nach § 11 des Mobilitätsdatengesetzes, wenn trotz zweimaliger Aufforderung nach Nummer 8 Buchstaben a bis e durch den Bundeskoordinator innerhalb eines Zeitraums von sechs Monaten national und international tätige Dateninhaber diesen Aufforderungen vier Wochen nach der letzten Aufforderung nicht nachgekommen sind,

10. Aufnahme und Prüfung der Meldungen von zuständigen Stellen auf Landesebene über Verstöße ausschließlich regional und lokal tätiger Dateninhaber gegen die in Nummer 8 Buchstaben a bis e bezeichneten Verpflichtungen aus dem Mobilitätsdatengesetz. Der Bundeskoordinator kann die Meldungen nach Satz 1 an die Behörde nach § 11 des Mobilitätsdatengesetzes weiterleiten. Die Weiterleitung erfolgt dann, wenn dem Bundeskoordinator glaubhaft gemacht wird, dass die zuständige Stelle auf Landesebene die betreffenden ausschließlich regional und lokal tätigen Dateninhaber innerhalb von sechs Monaten zweimal analog zu Nummer 8 Buchstaben a bis e aufgefordert hat und diese den Aufforderungen vier Wochen nach der letzten Aufforderung nicht nachgekommen sind,

11. Mitarbeit in nationalen und internationalen standardsetzenden Gremien sowie in Koordinierungs- und Harmonisierungsaktivitäten,

12. Zusammenarbeit mit den Betreibern der Landessysteme und mit koordinierenden Stellen für Mobilitätsdaten auf Landesebene.

§ 3

Vorrangige Themen für Leitlinien

(1) Der Bundeskoordinator stellt Leitlinien nach § 10 Absatz 1 des Mobilitätsdatengesetzes nach Anhörung der Länder, Dateninhaber, Datennutzer und weiterer Betroffenen nach Maßgabe der Verwaltungsvereinbarung nach § 7 Absatz 3 Satz 2 des

Mobilitätsdatengesetzes und unter Berücksichtigung der europäischen und internationalen Entwicklungen zur Sicherstellung der Interoperabilität der Daten auf.

(2) Die Leitlinien sind vorrangig zu den folgenden Themen aufzustellen:

1. Definition von nationalen Mindestprofilen, Datenformaten, Datenstandards und Spezifikationen,

2. Mindestanforderungen an die Datenqualität,

3. Anforderungen an Metadaten,

4. Zu nutzende Standard-Lizenzen und

5. Abläufe bei der Zusammenarbeit zwischen Datennutzern und Dateninhabern zur Verbesserung der Genauigkeit der Mobilitätsdaten.

(3) Der Bundeskoordinator kann unbeschadet des Absatzes 2 weitere Leitlinien aufstellen, soweit dies aus seiner Sicht erforderlich ist.

§ 4

Inkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) § 2 Nummer 9 und 10 tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten ist Voraussetzung für zeitgemäße Mobilitätsdienstleistungen und deren nutzerfreundliche, effiziente und ressourcenschonende Ausgestaltung. Sie ist zugleich Grundlage für die Entwicklung von Geschäftsmodellen im Mobilitätssektor. Die Bereitstellung zahlreicher Mobilitätsdaten (so genannter statischer und dynamischer Daten wie Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs, Verspätungsmeldungen, die Echtzeit-Verfügbarkeit von Sharing-Fahrzeugen und Angaben zum Straßennetz einschließlich Meldungen über Baustellen, die Verkehrssituation oder die Verfügbarkeit von Parkplätzen) wird bereits in einigen unionsrechtlichen und nationalen Vorgaben geregelt. Zentrale Vorgabe ist die Datenzugänglichkeit über den nationalen Zugangspunkt (NAP). In der praktischen Umsetzung hat sich herausgestellt, dass bereits bestehende Pflichten nicht vollständig erfüllt werden und dass die Maßnahmen zur Sicherstellung der Datenqualität und Interoperabilität unzureichend sind.

Für die Feststellung des Regelungsbedarfs hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) zwischen September 2022 und Juni 2023 einen umfangreichen Stakeholder-Prozess durchgeführt. Der Stakeholder-Dialog hat themen- und verkehrsträgerübergreifend Handlungsfelder aufgezeigt, darunter bessere Durchsetzung der bestehenden Pflichten zur Datenbereitstellung, die Sicherstellung der Datenqualität und Interoperabilität sowie Rechtsklarheit insbesondere für Dateninhaber, die zur Datenbereitstellung verpflichtet sind. Es wurde durchgehend die Erwartung formuliert, dass ein Dialog über technische und fachliche Fragen und die genauen Anforderungen für die Bereitstellung über den NAP dauerhaft stattfindet.

Dafür wird mit dem Mobilitätsdatengesetz ein Bundeskoordinator für Mobilitätsdaten eingeführt, der in erster Linie für einen kontinuierlichen Dialog über technische und fachliche Fragen und über die genauen Anforderungen der Bereitstellung von Mobilitätsdaten über den NAP zur Verfügung steht. Damit wird ein wesentliches Hemmnis bei der Datenbereitstellung beseitigt.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Nach § 13 des Mobilitätsdatengesetzes wird das Bundesministerium für Digitales und Verkehr ermächtigt, eine Rechtsverordnung zu erlassen. Diese Rechtsverordnung soll Einzelheiten zu den Aufgaben des Bundeskoordinators bestimmen, vorrangige Themen festlegen, für die der Bundeskoordinator Leitlinien aufstellt sowie zeitliche und inhaltliche Vorgaben zur Erarbeitung und zur Fortschreibung dieser Leitlinien machen.

Die Rolle des Bundeskoordinators für Mobilitätsdaten wird mit dem Mobilitätsdatengesetz neu eingeführt. Die Konkretisierung der Aufgaben und der vorrangigen Themen der Leitlinien in der Rechtsverordnung dient der flexibleren Handhabung bei etwaigem Anpassungsbedarf.

Die Aufgaben des Bundeskoordinators basieren auf den Erkenntnissen der breiten Beteiligungsphase im Vorfeld der Vorbereitung des Mobilitätsdatengesetzes. Eine wichtige Quelle waren Fachgespräche mit den Ländern. Einige Länder üben die Rolle eines Koordinators für Mobilitätsdaten auf Landesebenen bereits aktiv aus. Außerdem ist für die erfolgreiche

Ausführung des niederschwelligen kooperierenden Ansatzes des Bundeskoordinators eine enge Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern unerlässlich. Die Aufgaben, die auf Bundesebene übernommen werden, bestimmt das Mobilitätsdatengesetz. Diese Aufgaben werden durch die vorliegende Rechtsverordnung näher beschrieben. Aufgrund der Vielzahl der Dateninhaber und der unterschiedlichen Organisationsformen in den Bundesländern kann der Bund die Rolle des Koordinators für Mobilitätsdaten nicht alleine zentral wahrnehmen. Damit die Daten nach bundesweit einheitlichen Standards beim NAP bereitgestellt werden, ist eine enge Abstimmung zwischen Bund und Ländern notwendig. Daher ist vorgesehen, die Einzelheiten der Zusammenarbeit zwischen Bund und Ländern in einer Verwaltungsvereinbarung zu regeln.

III. Alternativen

Keine

IV. Regelungskompetenz

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr wird zum Erlass der Rechtsverordnung nach § 13 des Mobilitätsdatengesetzes ermächtigt.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Mobilitätsdatengesetz sowie die Rechtsverordnung dienen der Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Union, nämlich der Verordnung (EU) 2023/1804, der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926, der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670, der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 und der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 und sind mit diesen vereinbar.

VI. Regelungsfolgen

Zu den Regelungsfolgen wird auf die Ausführungen hierzu im Rahmen des Mobilitätsdatengesetzes verwiesen. Weitergehende Ausführungen insbesondere zu den Gesetzesfolgen und dem Erfüllungsaufwand sind aufgrund der dortigen, umfassenden Ausführungen nach § 62 Absatz 2 Absatz 2 der GGO entbehrlich.

VII. Befristung; Evaluierung

Die Regelungen werden mit Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Mobilitätsdatengesetzes evaluiert. Dabei werden die Regelungen vor dem Hintergrund der Erreichung der Ziele nach § 2 Absatz 2 bewertet.

B. Besonderer Teil

Zu § 1

§ 1 beschreibt den Anwendungsbereich der Rechtsverordnung. Die Aufgaben des Bundeskoordinators werden konkretisiert sowie die Themen näher beschrieben, für die der Bundesdatenkoordinator Leitlinien nach § 10 Absatz 1 des Mobilitätsdatengesetzes erlässt.

Zu § 2

§ 2 konkretisiert die Aufgaben des Bundeskoordinators, die in § 7 Absatz 1 des Mobilitätsdatengesetzes definiert sind.

Zu den technisch koordinierenden und kommunikativen Aufgaben des Bundeskoordinators gehören im Einzelnen:

Zu Nummer 1

Der Bundeskoordinator identifiziert national und international tätige Dateninhaber von Mobilitätsdaten, die zu einer Datenbereitstellung gesetzlich verpflichtet sind und spricht diese aktiv zur Datenbereitstellung an. Dateninhaber sind national tätig, wenn sie in mindestens zwei Bundesländern aktiv sind. International tätige Dateninhaber sind auch außerhalb von Deutschland tätig. Regional und lokal tätige Dateninhaber werden durch den Bundeskoordinator nur in den Fällen angesprochen, die in der Verwaltungsvereinbarung nach § 7 Absatz 3 Satz 2 des Mobilitätsdatengesetzes noch zu bestimmen sind.

Zu Nummer 2

Der Bundeskoordinator klärt national und international tätige Dateninhaber über die Vorgaben zur Datenbereitstellung sowie über die Prozesse der Dokumentation und der Verbesserung der Datenqualität auf. Er bietet Dateninhabern zudem technische und fachliche Unterstützung an, z. B. zur Anbindung an den Nationalen Zugangspunkt und zu Vorgaben zu Standards.

Zu Nummer 3

Der Bundeskoordinator verwaltet und betreut die Fachgemeinschaften bestehend aus Dateninhabern, Datennutzern sowie weiteren Akteuren (Community Management). Diese Aufgabe hat zum Ziel, einen fortlaufenden Dialog zwischen Dateninhabern und Datennutzern sicherzustellen. Dabei werden Ideen, Wissen und Informationen innerhalb der Community ausgetauscht.

Zu Nummer 4

Der Bundeskoordinator überprüft regelmäßig die Quantität und die Qualität von den bereitgestellten Mobilitätsdaten. Dabei entwickelt und betreibt er automatisierte Dienste und Anwendungen, die zur Überprüfung der Datenqualität zum Einsatz kommen können (z. B. Validierungstools). Das Unionsrecht sieht stichprobenartige Überprüfungen der Einhaltung der Datenbereitstellungspflichten vor. Die frühe Beteiligung im Vorfeld der Entstehung des Mobilitätsdatengesetzes hat gezeigt, dass mangelnde Datenqualität ein bedeutendes Hemmnis für Nutzung der Daten ist. Bisherige Eigeninitiativen von Unternehmen oder Brancheneinrichtungen waren nicht hinreichend, um die Datenqualität entscheidend zu verbessern. Die Überprüfung durch den Bundeskoordinator soll zum einen dazu dienen, die Datenqualität zu verbessern, zum anderen wird ihm dadurch ein Lagebild zur Entwicklung zur Verfügung gestellt, um daraus geeignete Maßnahmen abzuleiten, z. B. für die Berücksichtigung bestimmter Aspekte in Leitlinien.

Zu Nummer 5

Der Bundeskoordinator führt regelmäßig Analysen der Datennutzung durch, um insbesondere die Einhaltung der gesetzlichen Rahmenbedingungen durch Datennutzer zu überprüfen (z. B. die Pflicht nach § 6 Absatz 4 des Mobilitätsdatengesetzes und nach den EU-Rechtsakten). Falls der Bundeskoordinator feststellt, dass Datennutzer ihren Pflichten nicht nachkommen, spricht er sie darauf an.

Zu Nummer 6

Zur Verbesserung der Datenqualität nimmt der Bundeskoordinator die Beschwerden der Datennutzer zur Qualität sowie zur Rechtskonformität der bereitgestellten Mobilitätsdaten auf und leitet diese anschließend an Dateninhaber.

Zu Nummer 7

Der Bundeskoordinator verwaltet und pflegt das automatisierte System nach § 8 Absatz 1 des Mobilitätsdatengesetzes, durch dessen Nutzung Dateninhaber und Datennutzer der Zusammenarbeitspflicht nach Artikel 4 Absatz 5 und Artikel 5 Absatz 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sowie Artikel 4 Absatz 3, Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 6 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 nachkommen können.

Zu Nummer 8

Der Bundeskoordinator ist befugt, national und international tätige Dateninhaber aufzufordern, deren Verpflichtung zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten sowie Metadaten einzuhalten (Buchstabe a), die vom Bundeskoordinator aufgestellten Leitlinien (Buchstabe b) und dabei insbesondere die Vorgaben zu Standard-Lizenzen zu beachten (Buchstabe c).

Wenn solche Aufforderung zweimal im Zeitraum von sechs Monaten stattgefunden hat und der Dateninhaber die Forderung nach 4 Wochen nach der letzten Aufforderung immer noch nicht erfüllt hat, muss der Bundeskoordinator die Aufsichtsbehörde nach § 11 des Mobilitätsdatengesetzes unverzüglich benachrichtigen.

Zu Nummer 9

Wenn ein Dateninhaber auf die Aufforderungen des Bundeskoordinators hin nicht tätig wird und seinen gesetzlichen Pflichten nach 4 Wochen nach der letzten Aufforderung immer noch nicht nachgekommen ist, teilt der Bundeskoordinator dies unverzüglich der Aufsichtsbehörde nach § 11 des Mobilitätsdatengesetzes mit. Dabei ist es wichtig, dass die Kontaktaufnahme und damit verbundene Aufforderung seitens des Bundeskoordinators zweimal innerhalb von sechs Monaten stattgefunden hat und der Dateninhaber nach der letzten Aufforderung 4 Wochen Zeit hatte ihr nachzukommen und dies nicht getan hat. D. h. der Bundeskoordinator geht zum Zeitpunkt der Mitteilung an die Aufsichtsbehörde davon aus, dass er seine Mittel der niederschwelligen Zusammenarbeit erschöpft hat und der Dateninhaber nicht bereit ist zu kooperieren.

Zu Nummer 10

Werden die gesetzlichen Vorgaben zur Datenbereitstellung von ausschließlich regional und lokal tätigen Dateninhabern nicht eingehalten, melden die auf Landesebene zuständigen Stellen dies an den Bundeskoordinator. Er prüft die Meldungen und kann diese an die Behörde nach § 11 des Mobilitätsdatengesetzes weiterleiten. Eine Weiterleitung kann nur dann erfolgen, wenn die zuständige Stelle auf Landesebene bereits die Versuche unternommen hat, den Dateninhaber zur Erfüllung der gesetzlichen Pflichten zu bewegen und dies dem Bundeskoordinator glaubhaft gemacht wurde. Die Einzelheiten der Zusammenarbeit zwischen dem Bundeskoordinator und Stellen auf Landesebene sind noch in der Verwaltungsvereinbarung nach § 7 Absatz 3 Satz 2 des Mobilitätsdatengesetzes zu bestimmen.

Zu Nummer 11

Der Bundeskoordinator arbeitet an nationalen und internationalen standardsetzenden Gremien sowie in Koordinierungs- und Harmonisierungsaktivitäten mit. Dies versetzt ihn in die Lage, die dort gewonnenen Erkenntnisse, in die Entwicklung von den von ihm zu erlassenden Leitlinien einfließen zu lassen.

Zu Nummer 12

Der Bundeskoordinator arbeitet mit den Betreibern der Landessystemen sowie mit koordinierenden Stellen für Mobilitätsdaten auf Landesebene zusammen. Einige Länder üben die Rolle des Koordinators für Mobilitätsdaten auf Landesebenen bereits aktiv aus. Der Bundeskoordinator stimmt sich mit diesen Länderaktivitäten ab und sorgt u. a. für harmonisierte Prozesse und den Erfahrungsaustausch. Die Einzelheiten dieser Zusammenarbeit sind noch in der Verwaltungsvereinbarung nach § 7 Absatz 3 Satz 2 des Mobilitätsdatengesetzes zu bestimmen.

Zu § 3

Zu Absatz 1

Der Bundeskoordinator erlässt Leitlinien, die von Dateninhabern und Datennutzern zu beachten sind. Diese werden als Allgemeinverfügung erlassen. Bei der Aufstellung von Leitlinien durch den Bundeskoordinator werden die Länder angehört. Der Bundeskoordinator hat außer den Ländern auch Dateninhaber, Datennutzer und weitere Betroffene zu beteiligen. Der Bundeskoordinator hat bei der Aufstellung der Leitlinien europäische und internationale Entwicklungen zu berücksichtigen, um die Interoperabilität der Daten und Prozesse sicherzustellen.

Des Weiteren hat der Bundeskoordinator die Anforderungen der einschlägigen Rechtsakte der Europäischen Union zu beachten, insbesondere die der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 und der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670. Danach müssen die Mitgliedstaaten beispielsweise sicherstellen, dass Mindestanforderungen an die Datenqualität unter Einbeziehung der einschlägigen Beteiligten vereinbart werden (Artikel 4 Absatz 2 b der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 und Artikel 8 Absatz 1 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926). Die konkrete Ausgestaltung dieser europarechtlichen Vorgabe wäre auch in der Verwaltungsvereinbarung nach § 7 Absatz 3 Satz 2 des Mobilitätsdatengesetzes denkbar.

Zu Absatz 2

Im Absatz 2 werden die Themen genannt, zu denen der Bundeskoordinator Leitlinien aufzustellen hat. Diese Themen gelten als vorrangig, da diese sich als besonders wichtig im Stakeholder-Prozess erwiesen haben. Bundesweite Vorgaben zu diesen vorrangigen Themen in Form der Leitlinien würde sowohl die Bereitstellung der Mobilitätsdaten als auch deren Nutzung über den NAP erleichtern. Die vorrangigen Themen sind:

1. Definition von nationalen Mindestprofilen, Datenformaten, Datenstandards und Spezifikationen,

2. Mindestanforderungen an die Datenqualität,

3. Anforderungen an Metadaten,

4. Standard-Lizenzen und

5. Abläufe bei der Zusammenarbeit zwischen Datennutzern und Dateninhabern zur Verbesserung der Genauigkeit der Mobilitätsdaten.

Zu Absatz 3

Dem Bundeskoordinator steht frei, weitere Leitlinien aufzustellen, soweit dies aus seiner Sicht erforderlich ist

Zu § 4

Diese Rechtsverordnung tritt mit Ausnahme von § 2 Nummer 9 und 10 am Tag nach der Verkündung in Kraft. § 2 Nummer 9 und 10 tritt am 1. Januar 2026 in Kraft. Dieser zeitliche Versatz ist darauf zurückzuführen, dass die Bußgeldvorschriften sowie die Vorschriften zur zuständigen Aufsichtsbehörde im Mobilitätsdatengesetzes auch am 1. Januar 2026 in Kraft treten.