

Stellungnahme

Januar 2026

Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages zur IVSG-Novelle

Zusammenfassung

Der Bitkom begrüßt, dass der Bund mit dem „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“ eine gebündelte nationale Umsetzung der Richtlinie 2010/40/EU (IVS-Richtlinie) und ihrer Delegierten Verordnungen anstrebt.

Nachdem der Referentenentwurf im August 2025 bereits mit äußerst kurzer Frist während der Sommerpause in die Verbändeanhörung gegeben wurde, ist festzustellen, dass im Regierungsentwurf erhebliche inhaltliche Ergänzungen vorgenommen wurden, bedauerlicherweise, ohne diese vorab – anders als in der Gesetzesbegründung dargestellt – mit der Branche oder den Ländern zu konsultieren.

Die Regelungen zur Nationalen Stelle sowie zum System zur Verbesserung der Datenqualität sind grundsätzlich zu begrüßen. Insgesamt besteht mit Blick auf den Regierungsentwurf jedoch weiterhin Handlungsbedarf:

- Die Pflicht zur unentgeltlichen und unbeschränkten Bereitstellung der Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt ist unverhältnismäßig weitreichend, geht über die europäischen Vorgaben der Delegierten Verordnung MMTIS hinaus und birgt Risiken für wettbewerbsrelevanten Daten. Zudem bleiben Fragen zur Kohärenz mit den Vergütungsregelungen des Data Act offen.
- Der Entwurf sieht weiter keine Registrierung von Datennutzenden beim Nationalen Zugangspunkt vor, die für den Datenqualitätsprozess und die Evaluation dieses Gesetzes essenziell ist.

- Die pauschale Verpflichtung zur Eigenerklärung zusätzlich zur Übermittlung der geforderten Daten ist mit Blick auf die Pläne der Bundesregierung zum Bürokratierückbau nicht nachvollziehbar.
- Die Verordnungsermächtigungen gem. §14 IVSG-E inkl. zur Regelung von Pflichten für Dateninhaber, Datenmittler und Datennutzer sind zu weitreichend – stattdessen braucht es hier ein Gesetzgebungsverfahren.
- Es ist begrüßenswert, dass der Entwurf in der Gesetzesbegründung klarstellt, dass keine neuen Erhebungspflichten und über §5 Abs. 4 hinaus keine zusätzlichen Datenbereitstellungspflichten eingeführt werden. Diese Klarstellung sollte idealerweise im Gesetzestext selbst verankert werden.
- Der berechnete Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ist mit Blick auf die umfangreichen internen Prozesse zur Datenbereitstellung und zur verpflichtenden Qualitätsverbesserung hingegen zu konservativ kalkuliert und dürfte in der Praxis deutlich höher ausfallen.

Anmerkungen im Einzelnen

Klarheit über Bereitstellungs- und Erhebungspflichten und angemessene Verordnungsermächtigung schaffen

Es ist zu begrüßen, dass zumindest die Gesetzesbegründung klarstellt, dass keine zusätzlichen Pflichten zur Datenerhebung und -bereitstellung über die Vorgaben der in §1 Abs. 2 genannten Rechtsnormen hinaus sowie den §5 Abs. 4 IVSG-E eingeführt werden. Diese Klarstellung sollte im Gesetzestext selbst verankert werden. Gleichzeitig schafft das Gesetz in §5 Abs. 2 Ziffer 1 & 2 zumindest indirekt eine Verpflichtung zur Erhebung zusätzlicher Daten gem. Anhang 3 der IVS-Richtlinie 2010/40/EU. – dies widerspricht dem Grundsatz, dass nur vorliegende maschinenlesbare Daten bereitgestellt werden müssen.

Der Begriff des Dateninhabers gem. § 2 Abs. 1 Nr. 7 IVSG-E ist zu kritisieren. Der Begriff findet in der komplexen nationalen- und EU-Regelungslandschaft mehrdeutige Verwendungen. Dadurch, wie hier darauf referenziert wird, trägt der Ref-E zur Schaffung weiterer Rechtsunsicherheit bei. Es sollte in § 2 Nr. 7 (mit Auswirkungen auf § 2 Nr. 9, 12, 13) auf den Begriff des Dateninhabers i. S. d. EU Data Acts verwiesen werden. Es sollte hier keine weitere Begriffsbestimmung geschaffen werden.

Grundsätzlich muss der Bund bei der Umsetzung der IVS-Richtlinie zwingend auf eine kohärente Ausgestaltung mit horizontaler Datenregulierung, insbesondere mit Blick auf den Data Act und die KI-Verordnung achten.

Weiterhin sieht der Entwurf in §14 IVSG-E weitreichende Verordnungsermächtigungen vor, die insbesondere gem. §14 Abs. 2 IVSG-E ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen werden können. Die Ermächtigungen umfassen u.a. die Pflichten von Dateninhabern, Datenmittlern und Datennutzern in Bezug auf Datenqualität und Zugänglichkeit. Solch weitreichende Regelungen dürfen nicht in Form einer einfachen Rechtsverordnung getroffen werden, sondern müssen im Rahmen eines Gesetzgebungsverfahrens geregelt werden.

Gold-Plating verhindern: Keine überschießende Umsetzung von EU-Rechtsakten

Mit der verpflichtenden Bereitstellung von Auslastungsdaten und die pauschale offene Bereitstellung sämtlicher Daten wird die europäische MMTIS über das europäische Mindestmaß hinaus umgesetzt - wiederum das Gegenteil davon, dass „die von der EU-Ebene ausgehende Bürokratie umfassend und wirkungsorientiert zurückgebaut wird“.

Der Entwurf sieht zudem erstmals eine pauschale Verpflichtung zur Eigenerklärung für alle Dateninhaber vor, die in den Anwendungsbereich der IVS-Richtlinie sowie ihrer Delegierten Verordnungen (DelVO) fallen. Bislang existiert diese Verpflichtung nur unter der DelVO (EU) Nr. 886/2013 (SRTI) und der DelVO (EU) Nr. 885/2013 (Stellplatz-Informationendienste). Im Falle der DelVO (EU) 2017/1926 (MMTIS) und DelVO (EU) 2022/670 (RTTI) kann eine Eigenerklärung lediglich im Einzelfall zu Kontrollzwecken eingefordert werden, muss aber nicht pauschal erfolgen. Im Koalitionsvertrag hat sich die Bundesregierung explizit zum Ziel gesetzt, dass „die von der EU-Ebene ausgehende Bürokratie umfassend und wirkungsorientiert zurückgebaut wird“¹. Mit der pauschalen Erweiterung der Eigenerklärung passiert das Gegenteil: Es entstehen nicht notwendige, zusätzliche bürokratische Belastungen für Vielzahl von Mobilitätsanbietern, Verkehrsunternehmen und Dienstleistern. Das Argument, die Eigenerklärung sei für die europarechtlich vorgegebenen Berichtspflichten der Mitgliedstaaten erforderlich, überzeugt nicht. Die Einhaltung der Bereitstellungspflichten kann schließlich ganz einfach über die Prüfung der über den Nationalen Zugangspunkt gelieferten Daten erfolgen, ohne dass es zusätzlich eines förmlichen Berichts durch die Dateninhaber bedarf. Soweit der Nationale Zugangspunkt noch nicht über eine entsprechende Möglichkeit zum automatisierten Reporting verfügt, ist diese Funktion technisch nachzurüsten.

Datenzugriff sicher gestalten & Nationalen Zugangspunkt effektiv aufstellen

Wir bedauern, dass der Gesetzentwurf weiterhin keine Registrierung für die Nutzung der Mobilitätsdaten vorsieht. Die Registrierung bietet die Möglichkeit, die Nutzer bei Störungen oder anderen wichtigen Meldungen zu informieren. Durch die fehlende Registrierung, die fehlende Zweckbindung und der Ausschluss einer Vergütung der Daten ist der Einstieg und die Nutzung dieser Daten so vereinfacht, dass jeder auf diese Daten zugreifen und dementsprechend für seine Zwecke nutzen könnte, ohne dass weder die Nationale Stelle noch die Dateninhaber Kenntnisse darüber haben, wer die Daten nutzt. Eine unkomplizierte verpflichtende Registrierung sollte eine Mindestvoraussetzung für den Datenabruf bzw. für eine automatisierte Datenzustellung sein. Generell sollte unterschieden werden zwischen Datennutzern als Endnutzer und Datennutzern als institutionelle Nutzer (oder ITS-Aktoren). Datenendnutzer sollen immer über institutionelle Nutzer (kommerzielle und

¹ Verantwortung für Deutschland: Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD - 21. Legislaturperiode, S. 62 | [Link](#)

nichtkommerzielle Akteure oder Anbieter) bedient werden. Institutionelle Nutzer sollen sich bei der Datenbereitstellungs- bzw. der Datenzustellungsinfrastruktur digital registrieren und bei Zugriffen authentifizieren müssen.

Mit der erwartbar steigenden Datenmenge, die über den Nationalen Zugangspunkt (NAP) bereitzustellen ist, muss das Bundesministerium für Verkehr als Betreiber des NAP zudem sicherstellen, dass dieser technisch skalierbar ausgelegt ist und die entstehenden Latenzzeiten den Anforderungen der Anwendungsfälle entsprechen.²

Road-Side-Unit-Daten mit sicherheitskritischen Inhalten, insbesondere für automatisierte Fahrzeuge, (z. B. Warnungen bei degradierter Konnektivität und Ortungssignalen, Baustellenwarnungen, hyperlokale Wetterinformationen, ...) müssen besonders qualitätsgesichert und nur über authentifizierte Schnittstellen verteilt werden.

Sinnvolle Prozesse zur Qualitätsverbesserung schaffen

Die grundsätzliche Erwägung, ein System zur Verbesserung der Datenqualität zu etablieren, ist zu begrüßen. Zugleich legt die Formulierung von §11 IVSG-E nahe, dass hierfür ein separates System, neben dem bestehenden NAP, eingerichtet werden soll. Im Sinne eines effizienten und nutzerfreundlichen Prozesses sollte das Verfahren – verbunden mit einer Nutzerregistrierung – in die Systeme des NAP integriert werden, um die Schaffung einer zusätzlichen Plattform zu vermeiden. Zudem sollten die Standards jedoch unbedingt den spezifischen Funktionsweisen und Anforderungen der verschiedenen Verkehrsträger Rechnung tragen. Die Nationale Stelle sollte, aufbauend auf bestehenden Standards, unter enger Beteiligung der Branche, konkrete Leitlinien für angemessene Qualitätsverbesserungsverfahren aufstellen, um den Prozess einheitlich und vergleichbar zu gestalten. Gleichzeitig ist anzumerken, dass die Prüfung von möglicherweise fehlerhaften Daten und die Einstellung von korrigierten Daten zu zusätzlichen Aufwand führt, der jedoch über die vorgeschlagene kostenlose Datenbereitstellung nicht abgegolten werden kann.

Um Fälle zu vermeiden, bei denen es sich nicht um Fehler an sich handelt, sondern um einen unterschiedlichen Umgang mit bestimmten Daten oder Schnittstellen und ein Fehler im Sinne der Datenqualität nicht festgestellt wurde, müssen Dateneinhaber die Möglichkeit haben, ungerechtfertigte Ansprüche und die intensive Bindung von Ressourcen zu vermeiden. Die beschriebene Verankerung im Gesetz könnte unter Umständen eine Vielzahl von kleinen und großen Akteuren auf den Plan rufen, ihre bisherigen proprietären „Ideen“ als Fehler zu deklarieren und die Umsetzung zu erzwingen. Dies würde auf Seiten der betroffenen Unternehmen Aufwand für die Bearbeitung der Meldungen, für Analysen und für Anpassungen der Systeme bedeuten. Für alle Punkte, bei denen nicht die Qualität der Mangel ist, muss dies abgelehnt werden können. Zwingende Voraussetzung hierfür wäre jedoch eine Rückverfolgbarkeit und somit eine Registrierung. Letztere wäre im Übrigen auch essenziell, um zu

² Siehe hierzu ausführlich: Bitkom (2024). Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Bundesregierung für ein Mobilitätsdatengesetz, S. 2f. | [Link](#)

verhindern, dass möglicherweise beliebige Personen, Bots und ähnliches mit automatisierten Anfragen und Korrekturvorschlägen über den NAP die Systeme weitgehend lahmlegen.

Faire Lizenzierung und Datennutzung ermöglichen

Sowohl die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 über die Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste (MMTIS) als auch die Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 über die Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (RTTI) sehen die Möglichkeit vor, Lizenzvereinbarungen für die Nutzung der bereitzustellenden Daten abzuschließen, inklusive einer angemessenen Vergütung. In diesem Zusammenhang müssen regulatorische Konflikte mit der EU-Gesetzgebung (z.B. AI Act, Data Act sowie EU-Fahrgastrechteverordnung) und möglichen nationalen Regelungen (z.B. §11 Datennutzungsgesetz) gelöst werden.

Es erschließt sich daher nicht, warum der vorliegende Gesetzentwurf diese Möglichkeit kategorisch ausschließt und vorsieht, dass sämtliche über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellenden Mobilitätsdaten gemäß §8 Abs. 1, Abs. 2 IVSG-E unentgeltlich und für jegliche kommerzielle und nicht-kommerzielle Nutzung bereitgestellt werden müssen. Die Möglichkeit einer Vergütung sollte grundsätzlich eingeräumt werden, wobei die Preisgestaltung jedoch stets fair, angemessen, und diskriminierungsfrei sein muss. Die in §8 Abs. 3 IVSG-E vorgesehenen Standardlizenzen sollten ausreichend Spielraum für eine mögliche Vergütung und Zweckbeschränkung lassen. Anders als in der Gesetzesbegründung argumentiert, führt die schlichte rechtliche Einräumung der Möglichkeit zur Vergütung und Zweckbindung nicht automatisch zu bürokratischem Mehraufwand – insbesondere dann, wenn entsprechende Standardlizenzen erarbeitet werden.

Bestimmte Mobilitätsdaten, wie z.B. Verfügbarkeitsdaten oder Auslastungsdaten, werden von den Datengebern durch Investitionen und einen jahrelangen Betrieb erwirtschaftet. Den Datennutzern wird durch den Entwurf ermöglicht, auf Basis dieser Daten neue Geschäftsmodelle aufzubauen, die im Zweifel sogar im Wettbewerb mit den Datengebern stehen könnten. Der Ausschluss einer angemessenen Vergütung im Gegenzug für das Teilen dieser Daten führt zu einem unfairen Wettbewerb und einer unangemessenen Bevorteilung neuer, abstrakter Geschäftsmodelle gegenüber bereits bestehenden und bewiesenen Angeboten. Dies führt zu einer massiven Belastung der Dateninhaber, weil nicht nur die Bereitstellung, sondern auch die Generierung dieser Daten mit Aufwand und Kosten verbunden sind. Auch für die Bereitstellung sicherheitskritischer Road Side Unit-Daten sollte die Möglichkeit für eine faire, angemessene, und diskriminierungsfreie Vergütung vorgesehen werden, um Betrieb und Qualitätssicherung zu ermöglichen.

Entsprechend der ursprünglichen Planungen im Rahmen des Mobilitätsdatengesetzes der 20. Wahlperiode müssen Dateninhaber auch in Zukunft geltend machen können, dass bestimmte Informationen nicht bereitgestellt werden müssen, da diese Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse enthalten.

Bereitstellung von dynamischen Daten sinnvoll ausgestalten

Positiv hervorzuheben ist, dass der Gesetzgeber die spezifischen Betriebsbedingungen von Bedarfsverkehren berücksichtigt und erkannt hat, dass die Erhebung und Bereitstellung von Auslastungsdaten in diesen dynamisch gesteuerten Angeboten keinen praktischen Mehrwert für Reiseinformationsdienste bieten.

Bei der Festlegung des Detaillierungsgrads der Mobilitätsdaten des Personenfernverkehrs, insbesondere der dynamischen Auslastungsdaten, muss eine angemessene Definition gefunden werden, die den Informationsbedarf von Reisenden einerseits und wettbewerbsrechtliche und operationelle Folgen für Verkehrsunternehmen andererseits vereint. Sinnvoll ist hier die analoge Aufnahme bestehender sektorspezifischer Regelungen.

Gleichzeitig haben Störungen und Betriebsunterbrechungen für On-Demand-Verkehre ohne feste Linien, Fahrpläne oder klassische Haltestellen – wie sie im modernen, flexiblen ÖPNV zunehmend verbreitet sind – keine eigenständige Bedeutung für externe Informations- oder Routingdienste. Ihre Weitergabe hätte für Dritte keinen Mehrwert und würde stattdessen potenziell unternehmerische Prozesse offenlegen. Ähnliches gilt für Verspätungen, Annullierungen und Echtzeitinformationen, wo On-Demand-Verkehre und Linienverkehre ebenfalls nicht vergleichbar sind. Solche Echtzeitinformationen sind kundenspezifisch und haben außerhalb der App des jeweiligen Dienstes keine allgemeine Aussagekraft. On-Demand-Verkehre sollten daher von der Pflicht zur Bereitstellung der genannten Daten ausgenommen werden. Sicherheitsrelevante Echtzeitdaten aus der Straßeninfrastruktur sollten einem kontrollierten Zugriff unterliegen und nicht unbeschränkt freigegeben werden.

Daten zur Verkehrsinfrastruktur hinreichend beschreiben

Daten der Verkehrsinfrastruktur, sowohl statische wie auch dynamische Daten, sind in den Anlagen der relevanten Delegierten Verordnungen nur unzureichend beschrieben. So fehlen etwa Arten von Beschilderungen z.B. bei Parkzonen, die Topologie von Straße, Rad- und Fußwegen, inkl. Bordsteinen, Fahrbahnmarkierungen, etc. oder dynamische Daten wie die von Ampeln oder Wechselverkehrszeichen. Auch müssen dynamische Road Side Unit-Daten wie Qualität der Konnektivität und Ortung und lokale Störinformationen berücksichtigt werden. Hier sollte die Nationale Stelle Konkretisierungen liefern und mit den Nutzergruppen der Verkehrsinfrastruktur erarbeiten, welche Daten von wesentlichem Nutzen für die Verkehrsteilnehmer sind.

Doppelregulierung vermeiden

Die Bündelung der Mobilitätsdatenbereitstellungspflichten in einem Gesetz ist grundsätzlich begrüßenswert. Allerdings besteht durch die lange Übergangsfrist bis zur Ablösung der Mobilitätsdatenverordnung (spätestens 01.12.2028) auf absehbare Zeit eine Doppelregulierung und somit potenzielle Rechtsunsicherheit. Daher sollte

hier frühzeitig geklärt werden, wann und in welchem Umfang die Vorgaben der Mobilitätsdatenverordnung in das Mobilitätsdatengesetz übernommen werden.

Kohärente und effiziente Bund-Länder Zusammenarbeit

Erfreulich ist, dass das Gesetz potenziell Doppelstrukturen in der Mobilitätsdateninfrastruktur zwischen Bund und Ländern abbaut, indem gemäß §6 (2) IVSG-E die bereitzustellenden Daten auch an ein Landessystem gemeldet werden können, das diese dann an den NAP übermittelt. Hierzu sollte ergänzend klargestellt werden, dass weitere Pflichten zur Bereitstellung und Qualitätssicherung von Mobilitätsdaten gegenüber öffentlichen Stellen entfallen, wenn diese Daten bereits über ein Landessystem oder den NAP geteilt wurden. Die anfordernde Stelle (z.B. Kommunen, Landes- oder Bundesbehörden) sollten verpflichtet werden, die über die Landesstelle oder den NAP verfügbaren Daten zu nutzen.

Eine effektive Nationale Stelle statt bürokratischer Strukturen

Die Schaffung der Nationalen Stelle ist grundsätzlich begrüßenswert. Diese Institutionen können bei Problemen hinsichtlich der Datenverfügbarkeit eingreifen. Einen kontinuierlichen Dialog sowohl über technische und fachliche Fragen für die Bereitstellung von Mobilitätsdaten über den NAP aufrecht zu halten (Community Management) ist begrüßenswert, denn er bietet Möglichkeiten zur praxisnahen Gestaltung der Leitlinien und verbessert das Verständnis und stärkt den Austausch und die Innovationskraft innerhalb der Branche. Es ist allerdings nicht klar, anhand welcher Prozesse und Bestimmungen Konfliktsituationen, z.B. bei Fragen der Datenqualität gelöst werden sollen. Angesichts der kurzen Frist zur Bereitstellung erster Daten gem. Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU bzw. einiger Delegierter Verordnungen muss die Nationale Stelle hier sehr zeitnah Klarheit über die gültigen Datenstandards schaffen.

Die Verwaltungsvereinbarung mit den Ländern ist so auszugestalten, dass eine wirksame bundesweite Koordination möglich ist und dass landesspezifische Regelungen mit entsprechender Fragmentierungswirkung vermieden werden. Mit Blick auf das Thema Bürokratieabbau sollte beim Aufbau der neuen Rolle der Stelle darauf geachtet werden, dass keine parallelen Strukturen entstehen und somit beispielsweise doppelte Aufwände entstehen. Bei der Erarbeitung der umfangreichen, von der Nationalen Stelle zu erlassenden, Verfügungen und Standards ist eine enge Einbindung aller relevanten Branchenakteure frühzeitig vorzusehen.

Änderungsvorschläge im Detail

Gesetzentwurf der Bundesregierung 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	Änderungsvorschläge des Bitkom 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 Streichung Ergänzung
Artikel 1 Gesetz über intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern und über die Datenbereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt (Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetz – IVSG)	
§ 1 Anwendungsbereich	
(1) Dieses Gesetz ist anzuwenden auf intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern und bei der Datenbereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt.	
(2) Es dient der Umsetzung der Richtlinie 2010/40/EU und der Durchführung	
1. der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 305/2013 unter Beachtung des Beschlusses Nr. 585/2014/EU,	
2. der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013,	
3. der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013,	
4. der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926,	
5. der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 sowie	

6. des Artikels 20 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804 sowie der in Bezug auf die dort geregelte Pflicht erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte.	
(3) Dieses Gesetz gilt nicht für intelligente Verkehrssysteme, die der öffentlichen Sicherheit oder der Verteidigung dienen.	
§ 2 Begriffsbestimmungen	
Im Sinne dieses Gesetzes bezeichnet der Begriff	
1. intelligente Verkehrssysteme (IVS): Systeme, bei denen Informations- und Kommunikationstechnologien im Straßenverkehr für das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement und an Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern eingesetzt werden, wobei sich der Einsatz im Straßenverkehr auf die Infrastrukturen, Fahrzeuge oder Teilnehmer beziehen kann;	
2. IVS-Anwendung: ein technisches System, ein Verfahren oder ein Gerät für den Einsatz von IVS;	
3. IVS-Dienst: die Bereitstellung einer IVS-Anwendung innerhalb eines bestimmten organisatorischen, operativen und technischen Rahmens;	
4. zuständige Stellen: juristische Personen, Behörden oder sonstige öffentliche oder private Stellen, die nach den Rechtsakten nach § 1 Absatz 2 Nummer 1 bis 6 für die Bereitstellung von Daten, die Einführung oder den Betrieb von IVS-Anwendungen oder IVS-Diensten in einer bestimmten geografischen Abdeckung zuständig sind;	
5. zugrunde liegende Informationen: alle von der Richtlinie 2010/40/EU erfassten Informationen, die für die Generierung der zum Betrieb von IVS erforderlichen Daten nützlich sind;	
6. Daten: maschinenlesbare Daten im Bereich der IVS, etwa Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten, sowie die dazugehörigen Metadaten, jeweils in spezifizierten Formaten, und maschinenlesbare Daten nach	6. Daten: maschinenlesbare Daten, die im Bereich der IVS bereits erhoben werden, etwa Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten, sowie die dazugehörigen Metadaten, jeweils in spezifizierten Formaten, und maschinenlesbare Daten nach Artikel 20

Artikel 20 Absatz 2 Satz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804;	Absatz 2 Satz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804;
7. Dateninhaber: eine natürliche oder juristische Person, Behörde oder sonstige öffentliche oder private Stelle, die nach Unionsrecht oder nationalem Recht verpflichtet ist, Zugang zu Daten zu gewähren oder sie weiterzugeben;	
8. Datennutzer: eine natürliche oder juristische Person, Behörde oder sonstige öffentliche oder private Stelle, die Zugang zu Daten erlangt und diese verarbeitet;	
9. Datenmittler: eine natürliche oder juristische Person, Behörde oder sonstige öffentliche oder private Stelle, der von einem Dateninhaber Daten bereitgestellt werden, um diese an den Nationalen Zugangspunkt weiterzuleiten, wobei der Datenmittler sowohl technische als auch organisatorische Aufgaben zur Sicherstellung der Datenübermittlung und der Transparenz gegenüber dem Empfänger der Daten übernehmen kann;	
10. Spezifikation: die verbindliche Festlegung von Anforderungen, Verfahren oder sonstigen Bestimmungen für die Implementierung und den Betrieb intelligenter Verkehrssysteme im Sinne des Artikels 6 der Richtlinie 2010/40/EU;	
11. Nationaler Zugangspunkt: eine zentrale digitale Schnittstelle für den Zugang zu Daten im Sinne der Spezifikationen;	
12. Nationale Stelle: eine unparteiische und unabhängige Stelle, die bei der bundesweiten Zusammenführung von Daten im Nationalen Zugangspunkt kommunikative, koordinierende und technische Aufgaben übernimmt und die Einhaltung der Spezifikationen durch die Dateninhaber prüft;	
13. Landessystem: ein System eines Landes oder mehrerer Länder, das allein oder auch dem Zweck dient, Daten zusammenzuführen und über eine digitale Schnittstelle als Datenmittler zur Verfügung zu stellen;	
14. Schnittstelle: eine technische Einrichtung zwischen Systemen, die deren Verbindung	

und der Kommunikation zwischen diesen Systemen dient;	
15. Interoperabilität: die Fähigkeit von Systemen und der ihnen zugrunde liegenden Geschäftsabläufe, auf Grundlage gemeinsamer Spezifikationen Daten auszutauschen und Informationen weiterzugeben, um die Kontinuität von IVS-Diensten zu gewährleisten;	
16. Kontinuität: die Fähigkeit der IVS-Dienste zur unionsweiten nahtlosen Bereitstellung ihrer Dienste in Verkehrsnetzen.	
§ 3 Einführung intelligenter Verkehrssysteme	
(1) Bei der Einführung von IVS-Anwendungen und IVS-Diensten haben die zuständigen Stellen die nach Artikel 6 in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie 2010/40/EU erlassenen Grundsätze für die Spezifikationen zu beachten.	
(2) Die zuständigen Stellen haben sicherzustellen, dass die in Anhang IV der Richtlinie 2010/40/EU aufgeführten IVS-Dienste für die geografischen Abdeckungen, für die sie jeweils zuständig sind, so früh wie möglich und spätestens bis zu den in Anhang IV der Richtlinie 2010/40/EU festgelegten Zeitpunkten eingeführt werden.	
§ 4 Vorrangige Bereiche	
Die Einführung von IVS-Diensten einschließlich der Verfügbarkeit der für die IVS-Dienste benötigten Daten sind vorrangig in den folgenden Bereichen vorgesehen:	
1. Informations- und Mobilitätsdienste,	
2. Dienste des Reise-, Transport- und Verkehrsmanagements,	
3. Dienste für die Straßenverkehrssicherheit und	
4. Dienste für kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilität.	
§ 5 Pflicht zur Datenbereitstellung	

(1) Die zuständigen Stellen haben Daten nach den in § 1 Absatz 2 Nummer 2 bis 6 bezeichneten Rechtsakten über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen. Die Bestimmungen des Artikels 10 der Verordnung (EU) 2021/782 bleiben hiervon unberührt.	(1) Die zuständigen Stellen haben Daten nach den in § 1 Absatz 2 Nummer 2 bis 6 bezeichneten Rechtsakten über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen. Dies betrifft nur diejenigen Daten, die bereits in einem digital maschinenlesbaren Format zur Verfügung stehen. Die Bestimmungen des Artikels 10 der Verordnung (EU) 2021/782 bleiben hiervon unberührt.
(2) Zum Zweck der Bereitstellung haben die zuständigen Stellen zu gewährleisten, dass die zugrunde liegenden Informationen in Daten gemäß den spezifizierten Formaten transformiert werden, wobei	
1. neue und geänderte zugrunde liegende Informationen zu Datenarten nach Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU für die jeweilige geografische Abdeckung spätestens zu dem in Spalte 3 des Anhangs III der Richtlinie 2010/40/EU bezeichneten Zeitpunkt als Daten über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen sind und	
2. bereits vorhandene zugrunde liegende Informationen zu Datenarten nach Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU für die jeweilige geografische Abdeckung spätestens bis zu dem in Spalte 4 des Anhangs III der Richtlinie 2010/40/EU bezeichneten Zeitpunkt als Daten über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen sind.	
(3) Die zuständigen Stellen haben bis zum 31. Oktober 2026 mitzuteilen, ob sie beabsichtigen, von der Möglichkeit gemäß Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU Gebrauch zu machen, für die geographische Abdeckung der Städte im Zentrum von Städtischen Knoten gemäß der Verordnung (EU) 2024/1679 die Verpflichtung zur Datenbereitstellung gemäß Absatz 2 Nummer 1 auf Straßen mit einem durchschnittlichen Tagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 7 000 Fahrzeugen zu beschränken.	
(4) Die Bereitstellungspflicht erfasst die Daten nach Artikel 5 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926. Zu den dynamischen Daten zum Auslastungsgrad der Fahrzeuge von straßengebundenen und von schienengebundenen Linienverkehrsdiensten über den Nationalen Zugangspunkt müssen die bereitzustellenden Daten auch umfassen:	(4) Die Bereitstellungspflicht erfasst die Daten nach Artikel 5 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926. Zu den dynamischen Daten zum Auslastungsgrad der Fahrzeuge von straßengebundenen und von schienengebundenen Linienverkehrsdiensten über den Nationalen Zugangspunkt müssen die bereitzustellenden Daten auch umfassen:

1. Daten zur Auslastung von Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderungen und	1. Daten zur Auslastung von Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderungen und
2. Daten zu Stellflächen für Hilfsmittel.	2. Daten zu Stellflächen für Hilfsmittel.
§ 6 Art der Datenbereitstellung	
(1) Dateninhaber haben für die Bereitstellung von Daten nach § 5 über den Nationalen Zugangspunkt die Vorgaben der Nationalen Stelle gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 3 zu beachten.	
(2) Dateninhaber sind berechtigt, die Daten über einen Datenmittler bereitzustellen. Der Datenmittler hat die ihm bereitgestellten Daten unverzüglich an den Nationalen Zugangspunkt weiterzuleiten und der Nationalen Stelle Folgendes mitzuteilen:	(2) Dateninhaber sind berechtigt, die Daten über einen Datenmittler bereitzustellen. Steht auf Landesebene ein Landessystem für Mobilitätsdaten zur Verfügung, entfällt mit der Bereitstellung der Mobilitätsdaten und der zugehörigen Metadaten an diese Landessysteme die Bereitstellungspflicht an den Nationalen Zugangspunkt und die Pflicht zur Qualitätsverbesserung. Der Datenmittler hat die ihm bereitgestellten Daten unverzüglich an den Nationalen Zugangspunkt weiterzuleiten und der Nationalen Stelle Folgendes mitzuteilen:
1. den Namen des Dateninhabers und des Datenmittlers,	
2. den Zeitpunkt der erstmaligen Datenbereitstellung durch den Datenmittler,	
3. die betroffenen Datenarten nach den in § 1 Absatz 2 Nummer 2 bis 6 bezeichneten Rechtsakten und	
4. die geografische Abdeckung, auf die sich die Daten beziehen.	
Der Datenmittler hat der Nationalen Stelle Änderungen der nach Satz 2 Nummer 1 bis 4 zu machenden Angaben unverzüglich mitzuteilen. Absatz 1 gilt entsprechend.	
(3) Ist Datenmittler nach Absatz 2 der Betreiber eines Landessystems, so hat er auf die Einhaltung der Qualität der bereitgestellten Daten hinzuwirken. Das Nähere regelt die Verwaltungsvereinbarung nach § 9 Absatz 3.	

§ 7 Nationaler Zugangspunkt	
(1) Das Bundesministerium für Verkehr betreibt den Nationalen Zugangspunkt.	
(2) Der Nationale Zugangspunkt hat den Zugang zu den Daten zu ermöglichen. Er hat zu diesem Zweck insbesondere die Möglichkeit zur Datenbereitstellung, Datenübermittlung und Datenweiterverwendung zu gewährleisten.	
(3) Das Bundesministerium für Verkehr kann andere Stellen mit der Wahrnehmung der Aufgabe nach Absatz 1 beauftragen.	
(4) Das Bundesministerium für Verkehr kann juristischen Personen des privaten Rechts durch Beleihung die Befugnis übertragen, die Aufgabe nach Absatz 1 im eigenen Namen und in den Handlungsformen des öffentlichen Rechts wahrzunehmen, sofern sie die Gewähr für eine sachgerechte Aufgabenerfüllung bieten und die Beleihung im öffentlichen Interesse liegt. Die Übertragung ist im Bundesanzeiger bekanntzumachen. Die Beliehene unterliegt der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr. Im Falle der Staatshaftung wegen Ansprüchen Dritter kann der Bund gegenüber einer beliehenen juristischen Person des Privatrechts bei Vorliegen von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit Rückgriff nehmen.	
	(5) Dateninhaber und Datennutzer haben sich beim Nationalen Zugangspunkt zu registrieren. Für die Registrierung sind die folgenden Angaben erforderlich: 1) der Name sowie die E-Mail-Adresse, 2) bei juristischen Personen zusätzlich der Firmenname und eine zustellungsfähige Anschrift, 3) der Zweck der beabsichtigten der Datennutzung (z.B. „privat“; „wissenschaftlich“, „kommerziell“)
§ 8 Datennutzung, Lizenzen	

(1) Die Bereitstellung und die Nutzung der Daten über den Nationalen Zugangspunkt sind unentgeltlich.	(1) Die Bereitstellung und die Nutzung der statischen Daten über den Nationalen Zugangspunkt sind grundsätzlich unentgeltlich. In besonderen Fällen der Datennutzung, insbesondere bei Nutzung historischer, dynamischer und beobachteter Mobilitätsdaten, können Dateninhaber und Datennutzer Kooperationsmodelle und Lizenzen entwickeln, die eine entgeltliche Kompensation vorsehen. Solche Fälle beinhalten u.A., aber nicht nur, Umstände, • bei denen ein besonders hoher technischer Aufwand zur Datenerhebung, Veredelung oder Datenbereitstellung notwendig ist • bei denen die Mobilitätsdaten vom Datennutzer für kommerzielle Geschäftsmodelle verwendet werden. • Bei denen Nachrüstungen (z.B. Sensorik) und Investitionen in die Datenerfassung sowie -bereitstellung erfolgen.
(2) Daten, die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellt werden, dürfen für jeden kommerziellen oder nichtkommerziellen Zweck genutzt werden. Die Bedingungen für die Datennutzung müssen nichtdiskriminierend sein.	(2) Daten, die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellt werden, dürfen grundsätzlich für jeden kommerziellen oder nichtkommerziellen Zweck inhaltlich unverändert genutzt werden. Die Bedingungen für die Datennutzung müssen nichtdiskriminierend sein. In besonderen Fällen der Datennutzung, insbesondere bei Nutzung dynamischer und beobachteter Mobilitätsdaten, können Dateninhaber Beschränkungen des Nutzungszwecks vorsehen. Solche Fälle beinhalten u.A., aber nicht nur, Umstände, • bei denen ein besonders hoher technischer Aufwand zur Datenerhebung, Veredelung oder Datenbereitstellung notwendig ist • bei denen die Mobilitätsdaten vom Datennutzer auch für kommerzielle Geschäftsmodelle verwendet werden. • bei denen Gefahren hinsichtlich der inneren Sicherheit und Ordnung einer Bereitstellung entgegenstehen.
(3) Dateninhaber können die Bedingungen für die Datennutzung über Lizenzvereinbarungen regeln. Die Vorschriften zu Standardlizenzen in der nach § 14 Absatz 2 Nummer 4 erlassenen Rechtsverordnung sind einzuhalten.	
(4) Datennutzer haben Daten, die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellt werden,	

gemäß Artikel 5 Absatz 4 und Artikel 6 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 unverzüglich und vollständig in die von ihnen bereitgestellten IVS-Dienste einzubeziehen.	
	(5) Bei dynamischen Daten von Linienbedarfs- und gebündelten Bedarfsverkehren (§§ 44, 50 PBefG) ist durch die nach Absatz 3 vereinbarten Lizenzbedingungen sicherzustellen, dass ihre Nutzung ausschließlich zum Zweck multimodaler Reiseinformationen erfolgt und keine Rückschlüsse auf betriebsinterne Dispositions- und Bündelungslogiken einzelner Anbieter ermöglicht werden.
	(6) Dateninhaber können die Bereitstellung von Daten verweigern, wenn der Datennutzer im Wettbewerb zum Dateninhaber steht.
§ 9 Nationale Stelle	
(1) Die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen nimmt folgende Aufgaben als Nationale Stelle wahr:	
1. Identifizierung und Ansprache von Dateninhabern und Datennutzern;	
2. Beratung der Dateninhaber zu den Vorgaben für die Datenbereitstellung, zu den Prozessen	
3. Ausarbeitung und Veröffentlichung von Leitlinien zu Datenstandards, Mindestprofilen, Qualitätsstandards und weiteren technischen Einzelheiten hinsichtlich der Bereitstellung und der Nutzung von Daten;	
4. regelmäßige stichprobenartige Überprüfung der Quantität und der Qualität der bereitgestellten Daten sowie der Einhaltung der Vorgaben für die Datenbereitstellung;	
5. Ansprache der Dateninhaber im Falle der Nichteinhaltung der Vorgaben für die Datenbereitstellung und der sonstigen Nichterfüllung von Pflichten nach diesem Gesetz;	

	6. Unterrichtung der Dateninhaber über die Nutzung der bereitgestellten Daten (u.a. Abrufzahlen, rechtswidriges Verhalten),
6. Sicherstellung der Abgabe von Eigenerklärungen nach § 10;	
7. regelmäßige Durchführung von Analysen der Datennutzung und der Einhaltung der Vorgaben für die Datennutzung	
8. Ansprache der Datennutzer im Falle der Nichterfüllung von Pflichten nach diesem Gesetz;	
9. automatisierte Entgegennahme von Hinweisen der Datennutzer zur Qualität und Rechtskonformität der bereitgestellten Daten und Weiterleitung dieser Hinweise an die betreffenden Dateninhaber;	
10. Beratung der Datennutzer zum Zugang zu und zur Nutzung von über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten;	
11. Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr bei der Berichterstattung nach Artikel 17 der Richtlinie 2010/40/EU, insbesondere in Bezug auf Einholung der erforderlichen Informationen bei den zuständigen Stellen;	
12. Sicherstellung der Interoperabilität und Kontinuität der IVS-Dienste in Zusammenarbeit mit den Betreibern der Nationalen Zugangspunkte anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union und mit weiteren Stellen, soweit dies erforderlich oder zweckmäßig ist.	
(2) Die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen kann mit Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr juristischen Personen des privaten Rechts durch Beleihung die Befugnis übertragen, Aufgaben nach Absatz 1 im eigenen Namen und in den Handlungsformen des öffentlichen Rechts wahrzunehmen. § 7 Absatz 3 gilt entsprechend.	
(3) Die Einzelheiten der Zusammenarbeit zwischen der Nationalen Stelle und den Betreibern der Landessysteme regeln das	

Bundesministerium für Verkehr und die Länder in einer Verwaltungsvereinbarung.	
§ 10 Eigenerklärungen	
(1) Die Dateninhaber sind verpflichtet, in folgenden Fällen gegenüber der Nationalen Stelle auf elektronischem Wege eine Eigenerklärung abzugeben:	
1. auf Verlangen der Nationalen Stelle und	1. auf Verlangen der Nationalen Stelle und
	2. sofern eine Verpflichtung nach den in §1 (2) genannten Rechtsakten besteht
2. bei jeder Änderung der in der Eigenerklärung mitzuteilenden Angaben nach Absatz 2.	2. bei jeder Änderung der in der Eigenerklärung mitzuteilenden Angaben nach Absatz 2.
(2) Die Eigenerklärungen enthalten insbesondere Angaben über	
1. die Einhaltung der Datenlieferpflichten nach § 5,	
2. die nach den Spezifikationen gemäß § 1 Absatz 2 Nummer 2 bis 5 bereitgestellten Datenarten,	
3. die nach den Spezifikationen gemäß § 1 Absatz 2 Nummer 2 bis 5 einzuhaltenden Anforderungen und	
4. die nach den Spezifikationen gemäß § 1 Absatz 2 Nummer 2 bis 5 mitzuteilenden Informationen.	
(3) Die Nationale Stelle hat	
1. nach dem Zufallsprinzip die übermittelten Eigenerklärungen der Dateninhaber auf die Einhaltung der Anforderungen nach den Absätzen 1 und 2 zu prüfen und	
2. zu prüfen, ob die Erhebung, die Zugänglichkeit die Verfügbarkeit, der Austausch, die Weiterverwendung, die Aktualisierung, das Format der Daten, das Qualitätsmanagement und der Inhalt der Daten den Anforderungen der Spezifikationen entspricht.	
Bei Nichteinhaltung der Anforderungen kann die Nationale Stelle den betreffenden Dateninhaber	

zur Nachbesserung auffordern. Der Dateninhaber ist verpflichtet, dieser Aufforderung unverzüglich Folge zu leisten.	
(4) Die Nationale Stelle kann die Form bestimmen, in der die Eigenerklärungen elektronisch abgegeben werden. Sie kann eine Online-Plattform zur Abgabe der Eigenerklärungen einrichten. Hat sie eine solche Plattform eingerichtet, so haben die Dateninhaber diese für die Abgabe der Eigenerklärungen zu verwenden.	
(5) Sofern sich der Dateninhaber eines Datenmittlers bedient, ist der Datenmittler für die Entgegennahme der Eigenerklärungen zuständig. Der Datenmittler hat die entgegengenommenen Eigenerklärungen auszuwerten und die Auswertung an die Nationale Stelle weiterzuleiten. Der Datenmittler hat auf die Qualität der von ihm entgegen genommenen Eigenerklärungen hinzuwirken. Absatz 4 gilt entsprechend.	
(6) Die Nationale Stelle wird ermächtigt, im Wege der Allgemeinverfügung ergänzende Vorgaben zu den Absätzen 1 und 2 gegenüber Dateninhabern und Datenmittlern, soweit diese an der Bereitstellung der Daten nach § 6 beteiligt sind, zum Inhalt, zur Übermittlung und zur Struktur der Eigenerklärungen zu machen. Die Allgemeinverfügung ist im Verkehrsblatt bekannt zu machen.	
(7) Zur Erfüllung von Pflichten, die sich aus den in § 1 Absatz 2 Nummer 1 und 6 genannten Rechtsakten und Vorschriften ergeben, sind keine Eigenerklärungen abzugeben.	
§ 11 Maßnahmen zur Verbesserung der Datenqualität	
(1) Die Nationale Stelle hat für die Dateninhaber, Datenmittler und die Datennutzer ein automatisiertes System zur Verbesserung der Datenqualität bereitzustellen.	
(2) Das System nach Absatz 1 hat Folgendes zu ermöglichen:	(2) Das System nach Absatz 1 ist in den NAP integriert und hat Folgendes zu ermöglichen:
1. die Eingabe der Feststellung von Fehlern und Ungenauigkeiten sowie von Korrekturvorschlägen,	

2. die automatisierte Weiterleitung der eingegebenen Informationen nach Nummer 1 an die Dateninhaber und Datenmittler zur Prüfung sowie	
3. die Aufnahme der Ergebnisse der Prüfung nach Absatz 3 Satz 1.	
(3) Dateninhaber haben die über das System nach Absatz 1 eingegebenen Informationen nach Absatz 2 Nummer 1, die sie betreffen, zu prüfen und das Ergebnis dieser Prüfung über dasselbe System zu melden. Sind die Beanstandungen zutreffend, haben die Dateninhaber die bereitgestellten Daten unverzüglich zu korrigieren. Die Meldung nach Satz 1 und die Korrekturen nach Satz 2 können auch über einen Datenmittler erfolgen.	
§ 12 Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission	
(1) Zuständig für die Erfüllung der Berichtspflicht nach Artikel 17 Absatz 1 und 3 der Richtlinie 2010/40/EU ist das Bundesministerium für Verkehr. Das Bundesministerium für Verkehr hat zur Wahrnehmung der Berichtspflicht nach Satz 1 die erforderlichen Informationen, insbesondere Eigenerklärungen, Fachbeiträge und Zuarbeiten der Nationalen Stelle, bei den zuständigen Stellen einzuholen.	
(2) Das Bundesministerium für Verkehr hat die Berichte auf seiner Internetseite zu veröffentlichen.	
§ 13 Verarbeitung personenbezogener Daten	
(1) Personenbezogene Daten im Sinne von Artikel 4 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2016/679 dürfen für die in diesem Gesetz festgelegten Zwecke nur verarbeitet werden, soweit ihre Verarbeitung erforderlich ist, damit die in Anhang I der Richtlinie 2010/40/EU genannten IVS-Anwendungen, IVS-Dienste und IVS-Maßnahmen im Hinblick auf die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und eines erweiterten Verkehrs-, Mobilitäts- und Störungsmanagements funktionieren.	
(2) Betreffen gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2010/40/EU erlassene Spezifikationen die Verarbeitung von personenbezogenen Daten im	

Sinne von Artikel 4 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2016/679, so sind geeignete Vorkehrungen zum Schutz dieser Daten gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 und der Richtlinie 2002/58/EG zu treffen.	
(3) Ist eine Anonymisierung der Daten nach Absatz 1 möglich und können die Zwecke der Datenverarbeitung mit anonymisierten Daten erreicht werden, so werden anonymisierte Daten verwendet.	
(4) Ist eine Anonymisierung nicht möglich oder können die Zwecke der Datenverarbeitung mit anonymisierten Daten nicht erreicht werden, so werden die Daten pseudonymisiert, sofern die Pseudonymisierung möglich ist und die Zwecke der Datenverarbeitung mit der Nutzung pseudonymisierter Daten erreicht werden können.	
§ 14 Verordnungsermächtigungen	
(1) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, zum Zweck der Gewährleistung der Funktionsfähigkeit intelligenter Verkehrssysteme und des Schutzes öffentlicher Interessen, insbesondere der Verkehrssicherheit, der Datenintegrität und der Interoperabilität, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Vorschriften zur Durchführung und Ergänzung der in § 1 Absatz 2 genannten Rechtsakte zu erlassen.	
(2) Eine Rechtsverordnung nach Absatz 1 kann insbesondere Regelungen enthalten über:	
1. die Anforderungen an die Struktur, den Inhalt, die Formate und die technischen Standards für die Transformation und Bereitstellung von Daten über den Nationalen Zugangspunkt,	
2. die Pflichten von Stellen, die Aufgaben nach diesem Gesetz wahrnehmen, insbesondere im Hinblick auf die Gewährleistung von Interoperabilität, Qualität, Aktualität, Zugänglichkeit und Sicherheit von Daten und IVS-Diensten,	
3. die Ausgestaltung und den Betrieb	
a) des Nationalen Zugangspunkts und	

b) von Landessystemen,	
4. die Festlegung, welche Standardlizenzen nach § 8 Absatz 3 Dateninhaber zu verwenden haben,	
5. die Aufgaben und Befugnisse der Nationalen Stelle einschließlich der technischen und organisatorischen Anforderungen an die Datenprüfung, Qualitätssicherung und Fehlerkorrektur,	
6. weitere Anforderungen an Inhalt, Form, Übermittlung und Prüfung von Eigenerklärungen nach § 10 sowie die Verfahren zur Nachbesserung von Eigenerklärungen,	
7. die Ausgestaltung und den Betrieb des automatisierten Systems zur Verbesserung der Datenqualität nach § 11, einschließlich der Pflichten der Beteiligten zur Prüfung und Korrektur,	
8. die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch mit anderen zuständigen Stellen auf nationaler und europäischer Ebene und	
9. die Erweiterung der geografischen Abdeckungen über die Festlegungen der in § 1 Absatz 2 aufgeführten Rechtsakte hinaus.	
(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 2 Nummer 1, 2, 3 Buchstabe b, Nummer 4, Nummer 6 und 9 bedürfen abweichend von Absatz 1 der Zustimmung des Bundesrates. Rechtsverordnungen nach Absatz 2 Nummer 4 sind im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Staatsmodernisierung zu erlassen.	(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 2 Nummer 1, 2, 3 Buchstabe b, Nummer 4, Nummer 6 und 9 bedürfen abweichend von Absatz 1 der Zustimmung des Bundesrates und des Bundestages sowie der angemessenen Einbeziehung der betroffenen Branche. Rechtsverordnungen nach Absatz 2 Nummer 4 sind im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Staatsmodernisierung zu erlassen.
§ 15 Evaluierung	
(1) Dieses Gesetz ist fünf Jahre nach Inkrafttreten zu evaluieren. Der Evaluationsbericht wird dem Deutschen Bundestag und dem Bundesrat zugeleitet und veröffentlicht.	

(2) Der Evaluierungsbericht enthält insbesondere Aussagen zu	
1. der Wirksamkeit des Zusammenspiels zwischen den in § 1 Absatz 2 genannten Rechtsakten und diesem Gesetz,	
2. der Nutzung und Funktionalität des Nationalen Zugangspunkts,	
3. der Qualität der bereitgestellten Daten,	
4. der Gewährleistung von Interoperabilität und Kontinuität,	
5. der Wirksamkeit der Eigenerklärungen und des Systems zur Fehlerkorrektur nach § 10,	
6. dem Aufwand für Dateninhaber, Datennutzer, Länder und Kommunen und	
7. etwaigen unbeabsichtigten Nebenfolgen und Vollzugsproblemen, insbesondere in Bezug auf die Erforderlichkeit von Sanktionsvorschriften bei Nichteinhaltung der Vorgaben dieses Gesetzes.	
Artikel 2 - Änderung der Mobilitätsdatenverordnung	
Die Mobilitätsdatenverordnung vom 20. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4728), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juli 2022 (BGBl. I S. 1039) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:	
§ 9 wird durch den folgenden § 9 ersetzt: „§ 9 Außerkrafttreten Diese Verordnung tritt mit Ablauf des 1. Dezember 2028 außer Kraft.“	
Artikel 3 - Folgeänderungen	
(1) Die BSI-Kritisverordnung vom 22. April 2016 (BGBl. I S. 958), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 29. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 339) geändert worden ist, wird wie folgt geändert: In Anhang 7 Nummer 1.22 wird die Angabe „§ 2 Nummer 1 des Intelligente Verkehrssysteme	

Gesetz“ durch die Angabe „§ 2 Nummer 1 des Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetzes“ ersetzt.	
(2) Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:	
1. § 1 Absatz 3, § 2 Absatz 1b und die §§ 3a bis 3c werden gestrichen.	
2. § 57 Absatz 1 wird wie folgt geändert:	
a) In Nummer 11 wird die Angabe „können;“ durch die Angabe „können.“ ersetzt.	
b) Nummer 12 wird gestrichen.	
(3) Das Bundesfernstraßenmautgesetz vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 21. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 315) geändert worden ist, wird wie folgt geändert: In § 9 Absatz 7 wird die Angabe „Nummer 11 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1553), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juni 2017 (BGBl. I S. 2690) geändert worden ist,“ durch die Angabe „Nummer 11 des Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetzes“ ersetzt.	
Artikel 4 - Außerkrafttreten	
Das Intelligente Verkehrssysteme Gesetz vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1553), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 (BGBl. I S. 2640) geändert worden ist, tritt mit Ablauf des ... [einsetzen: Datum des Tages der Verkündung dieses Gesetzes] außer Kraft.	
Artikel 5 - Inkrafttreten	
Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Artikel 3 Absatz 2 tritt am 1. Dezember 2028 in Kraft.	

Bitkom vertritt mehr als 2.200 Mitgliedsunternehmen aus der digitalen Wirtschaft. Sie generieren in Deutschland gut 200 Milliarden Euro Umsatz mit digitalen Technologien und Lösungen und beschäftigen mehr als 2 Millionen Menschen. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 500 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig, kreieren Content, bieten Plattformen an oder sind in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 82 Prozent der im Bitkom engagierten Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, weitere 8 Prozent kommen aus dem restlichen Europa und 7 Prozent aus den USA. 3 Prozent stammen aus anderen Regionen der Welt. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem leistungsfähigen und souveränen Digitalstandort zu machen.

Herausgeber

Bitkom e.V.

Albrechtstr. 10 | 10117 Berlin

Ansprechpartner

Felix Lennart Hake | Bereichsleiter Mobility & Aviation

T +49 30 27576-243 | f.hake@bitkom.org

Verantwortliches Bitkom-Gremium

AK Intelligente Mobilität

Copyright

Bitkom 2026

Diese Publikation stellt eine allgemeine unverbindliche Information dar. Die Inhalte spiegeln die Auffassung im Bitkom zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Obwohl die Informationen mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität, insbesondere kann diese Publikation nicht den besonderen Umständen des Einzelfalles Rechnung tragen. Eine Verwendung liegt daher in der eigenen Verantwortung des Lesers. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen. Alle Rechte, auch der auszugsweisen Vervielfältigung, liegen beim Bitkom oder den jeweiligen Rechteinhabern.