



Redigiertes Wortprotokoll der 18. Sitzung

Verkehrsausschuss

Berlin, den 26. Januar 2026, 13:00 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus, E 700

Vorsitz: Tarek Al-Wazir, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigiger Tagesordnungspunkt

Seite 4

Gesetzentwurf der Bundesregierung

**Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des
Rechtsrahmens für intelligente Verkehrssysteme
im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu
anderen Verkehrsträgern und die Datenbereit-
stellung über den Nationalen Zugangspunkt**

BT-Drucksache 21/2999

Federführend:

Verkehrsausschuss

Mitberatend:

Ausschuss für Digitales und Staatsmodernisierung
Haushaltsausschuss (§ 96 GO)

Berichterstatte(r)in:

Abg. Victoria Broßart [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

Anlage

Ausschussdrucksache 21(15)54-A-G
Stellungnahmen der Auskunftspersonen

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Baumgartner, Günter Donth, Michael Geissler, Dr. Jonas Jordan, Alexander Kölbl, Daniel Orthey, Harald Ploß, Dr. Christoph Rehbaum, Henning Sassenrath, Carl-Philipp Simon, Björn	Bodin, Leif Erik Frauenpreiß, Christoph Grasse, Adrian Günther, Georg Oest, Florian Oßner, Florian Schreiner, Felix Steineke, Sebastian Stracke, Stephan Tauschwitz, Vivian
AfD	Bochmann, René Giersch, Alexis L. Haise, Lars Henze, Stefan Kneller, Maximilian Wiehle, Wolfgang Zons, Ulrich von	Becker, Carsten Goßner, Hans-Jürgen Holm, Leif-Erik Kraft, Dr. Rainer Mayer, Andreas Scheurell, Volker Strauß, Otto
SPD	Cademartori, Isabel Kröber, Martin Reichardt, Truels Troff-Schaffarzyk, Anja Vöpel, Dirk Zierke, Stefan	Kreiser, Dunja Mieves, Matthias David Rützel, Bernd Schmidt, Uwe Schwartze, Stefan Zorn, Armand
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Al-Wazir, Tarek Broßart, Victoria Gastel, Matthias Michaelsen, Swantje Henrike	Eckert, Leon Müller, Claudia Slawik, Nyke Verlinden, Dr. Julia
Die Linke	Bosch, Jorrit Pantisano, Luigi Schliesing, David	Beutin, Lorenz Gösta Ramelow, Bodo Zerr, Anne



Liste der Auskunftspersonen (Sachverständige, Interessenvertreter und andere Auskunftspersonen)

Dr. Felix Gündling

triptix GmbH, Geschäftsführer

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Felix Lennart Hake

Bitkom e. V., Bereichsleiter Mobility & Aviation

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Stefan Kaufmann

Wikimedia Deutschland – Gesellschaft zur Förderung Freien Wissens e. V. (WMDE),
Referent Politik und öffentlicher Sektor

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion Die Linke)

Gunnar Nehrke

Bundesverband Carsharing e. V. (bcs), Geschäftsführer

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Rüdiger Pape

BMW Group, Konzernkommunikation, Politik - Grundsatz Politik und Außenbeziehungen,
Digitalpolitik

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU)

Martin Schmitz

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) e. V., Geschäftsführer Technik

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)

Paul Schneider

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH (WupperInst), Researcher im
Forschungsbereich Mobilität und Verkehrspolitik

(Eingeladen auf Vorschlag der Fraktion der SPD)



Einziger Tagesordnungspunkt

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

BT-Drucksache 21/2999

Vorsitzender: Einen guten Tag, liebe Kolleginnen und Kollegen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich begrüße Sie herzlich zur 18. Sitzung des Verkehrsausschusses, einer öffentlichen Anhörung zu dem 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“, oder kurz „IVS-Gesetz“, Bundestagsdrucksache 21/2999. Wir haben uns aufgrund der Witterungslage dazu entschieden, kurzfristig eine hybride Sitzung einzubereufen.

Ich darf herzlich die folgenden Auskunftspersonen begrüßen: Herrn Dr. Felix Gündling, Geschäftsführer der Triptix GmbH, Herrn Felix Lennart Hake, Bereichsleiter Mobility and Aviation bei Bitkom, Herrn Stefan Kaufmann, Referent Politik und öffentlicher Sektor bei der Wikimedia Deutschland, Herrn Gunnar Nehrke, Geschäftsführer des Bundesverbands Carsharing, Herrn Rüdiger Pape von der Abteilung Konzernkommunikation und Politik der BMW Group. Und einer ist noch unterwegs: Herr Martin Schmitz, Geschäftsführer Technik beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. Er hat aber ausrichten lassen, dass er unterwegs sei und er sich bis zu seinem Eintreffen hier per Videokonferenz zuschalte. Er ist auch in der Schalte. Dann können Sie zuhören, Herr Schmitz. Als Letzten begrüße ich hier im Saal Herrn Paul Schneider, Mobilitäts- und Verkehrsforscher beim Wuppertal-Institut. Herzlich willkommen! Danke an diejenigen Sachverständigen, die schriftliche Stellungnahmen eingereicht haben. Diese wurden als Ausschussdrucksache 21(15)54 verteilt und sind auf der Internetseite des Bundestages abrufbar.

Die Anhörung wird nach dem folgenden Verfahren durchgeführt: Die Sachverständigen erhalten zu Beginn der Anhörung Gelegenheit zu einem Eingangs-

statement von bis zu drei Minuten. Dann schließen sich jeweils mehrere Fragerunden an. In einer Fragerunde steht jeder Fraktion ein Zeitkontingent von maximal fünf Minuten zur Verfügung. Innerhalb dieses Zeitkontingents sind von den Abgeordneten die Fragen zu stellen und von den Auskunftspersonen zu beantworten. Je kürzer die Frage ausfällt, umso mehr Zeit bleibt für die Antwort. Die Kolleginnen und Kollegen bitte ich, jeweils deutlich zu sagen, welche Auskunftspersonen sie befragen. Sollte nach den Antworten noch etwas von den fünf Minuten übrig sein, können Nachfragen gestellt werden oder man kann noch einer anderen Auskunftsperson eine Frage stellen. Die Obergrenze sind aber in jedem Fall fünf Minuten. Die Redezeit wird Ihnen als Countdown auf dem Saalmonitor angezeigt. Wir haben für die Anhörung insgesamt zwei Stunden vorgesehen, also bis gegen 15.00 Uhr. Die Anhörung wird live vom Parlamentsfernsehen im Internet übertragen. Es gibt auch ein Wortprotokoll, das ebenfalls im Internet veröffentlicht wird. Soweit zu den Formalien. Dann beginnen wir mit den Auskunftspersonen und ihren Eingangsstatements in alphabetischer Reihenfolge. Herr Dr. Gündling, Sie haben das Wort. Bitte!

Dr. Felix Gündling (triptix): Vielen Dank für die Möglichkeit, hier Stellung zu nehmen. Mein Name ist Felix Gündling. Ich bin Geschäftsführer der Triptix GmbH und wir arbeiten an einer Open-Source-Routing-Engine namens Motis, die europaweit Verbindungen von Tür zu Tür berechnen kann. Das Ganze ist intermodal, echtzeitfähig und auch barrierefrei, falls notwendig. Das heißt, wir arbeiten täglich mit den bereits aktuell verfügbaren Daten und sind damit, denke ich, Experten für das, was aktuell schon zur Verfügung gestellt wird. Wir freuen uns auch auf die neuen zur Verfügung gestellten Daten. Wobei im Moment ausschließlich große US-Unternehmen die finanziellen Ressourcen haben, diese aktuellen Daten qualitätsgesichert zusammenzustellen. Zum Beispiel hat Google im Moment exklusiv Zugriff auf die Daten der DB Fernverkehr. Das ist für niemanden sonst außerhalb der Branche zugänglich. Ich hoffe, dass sich das mit diesem Gesetz ändern wird. Eventuell könnte der § 5 noch dagegensprechen, aber eventuell wird dieses Problem noch behoben. Das heißt, im Moment bin ich als Nutzer darauf angewiesen, zum Beispiel Dienste wie Google zu nutzen, und muss mir gefallen lassen, dass Google meine Bewegungsdaten abgreifen kann. Die Idee wäre, dass mit dem neuen



Gesetz die Möglichkeit besteht, dass alle anderen Anbieter auch solche Dienste anbieten können und ich damit die Wahl habe, welchem Unternehmen, ob US- oder europäisches Unternehmen, ich meine persönlichen Bewegungsdaten zur Verfügung stelle. Aktuell arbeiten wir mit den Daten, die schon seit 2019 zur Verfügung gestellt werden. Leider muss man sagen, dass die Daten aktuell noch nicht die Qualität haben, um ein gleichwertiges Angebot zur Verfügung stellen zu können, wie das, was zum Beispiel die offiziellen Angebote leisten. Daher fordere ich, dass entweder die Evaluation schon nach einem statt nach fünf Jahren gemacht wird, um zu prüfen, ob die Daten dann die entsprechende Qualität haben, oder dass von vornherein Sanktionsmöglichkeiten in das Gesetz eingebaut werden, um eine gewisse Datenqualität erzwingen zu können. Es wäre nicht gut, wenn die Nutzer noch schlechtere Informationen bekämen als das, was die aktuellen Dienste schon zur Verfügung stellen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Dr. Gündling! Als Nächster Herr Hake, bitte!

Felix Lennart Hake (Bitkom): Vielen Dank! Wir freuen uns sehr, dass wir heute die Perspektiven der Digital- und auch der Mobilitätsbranche einbringen dürfen, also von Sharing, Ridehailing und Ridepooling über den ÖPNV, Fernverkehr auf der Straße und der Schiene bis hin zum Luftverkehr. Von daher vielleicht aus dieser etwas breiteren Bitkom-Perspektive drei zentrale Punkte: Wir müssen erstens wirklich schauen, den Mobilitätsstandort attraktiv zu halten, indem wir sensibel mit wettbewerbsrelevanten Daten umgehen und sie schützen. Das betrifft zum einen die Verfügbarkeitsdaten, gerade dort, wo Sharing-Angebote betroffen sind, beispielsweise Carsharing, E-Bikes, aber auch E-Scooter oder Ridehailing. Eine offene Bereitstellung würde Rückschlüsse auf betriebliche Entscheidungen und Abläufe zulassen und damit bestehende, durchaus auch innovative junge Geschäftsmodelle in Gefahr bringen. Gleiches gilt zum anderen für die Auslastungsdaten. Deren Regelung geht aus unserer Sicht nicht ganz nachvollziehbar über die delegierte MMTIS-Verordnung – Multimodal Travel Information Service – hinaus und verzerrt damit auch den europäischen Wettbewerb dahingehend, dass der Einblick in den deutschen Markt für ausländische Anbieter sehr einfach wäre, die Lage für deutsche Anbieter im Ausland aber deutlich

schwieriger. Daher gilt aus unserer Sicht – das ist der zweite Punkt –, dass das nur mit einer fairen Lizenzierung möglich ist. Das bedeutet nicht, dass diese Daten gar nicht bereitgestellt werden sollen, aber es muss ganz klar sein, an wen die Daten gehen und zu welchem Zweck. Unser Petition ist eine Lizenzierung entlang der delegierten Verordnungen – entlang der MMTIS bei den öffentlichen Verkehrsmitteln –, inklusive der Möglichkeit zu einer fairen, diskriminierungsfreien und angemessenen Vergütung. Wenn wir das so machen, wären wir auch da auf europäischem Niveau sehr gut unterwegs. Wir hätten so grundsätzlich die Möglichkeit, wirklich wettbewerbsrelevante Daten, wo sie unmittelbar relevant für ein Geschäftsmodell sind, nicht bereitstellen zu müssen. Last, but not least: das Thema „Goldplating“, viel diskutiert. Gerade beim Thema „Eigenerklärung“ haben wir eine interessante Situation. Die Eigenerklärung ist mittlerweile nach zwei delegierten Verordnungen verpflichtend, da ist sie europarechtlich vorgeschrieben. In den weiteren delegierten Verordnungen ist sie aber nicht pauschal vorgeschrieben, sondern nur als Kontrollinstrument enthalten. Das sollte aus unserer Sicht weiterhin so sein. Eine pauschale Eigenerklärung zusätzlich zu der eigentlichen Übermittlung der Daten passt aus unserer Sicht nicht zu dem Bürokratierückbau, den sich die Regierung im Koalitionsvertrag vorgenommen hat. Gerade wegen der Einbeziehung ganz vieler neuer Akteure – also hunderter, wenn nicht sogar tausender Mobilitätsanbieter und Dienstleistungsunternehmen – sollte aus unserer Sicht diese bürokratische Belastung vermieden werden. Last, but not least muss natürlich der Nationale Zugangspunkt auch technisch und personell so ausgestattet sein, dass er mit dem Datenvolumen, aber vor allem auch mit den Beratungsleistungen und den definierten Datenanforderungen umgehen kann. Auch hier haben wir den Wunsch und die Bitte, die Branche früh und angemessen einzubinden. Danke!

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Hake! Herr Kaufmann!

Stefan Kaufmann (WMDE): „Wissen ist das einzige Gut, das sich vermehrt, wenn man es teilt.“ Das ist einer der Leitsprüche der freien Wissensbewegung und von Projekten freien Wissens. Die Wikipedia und ihre Schwesterprojekte, wie OpenStreetMap und viele andere, zeigen jeden Tag die Utopie auf, wie das Web auch sein könnte. Tausende Ehren-



amtliche tragen Tag für Tag selbstlos zu diesen Projekten bei, zum Wohl und zum Nutzen aller und basierend auf verlinktem Wissen und Faktendaten. Diesem Leitspruch hat sich auch die Open-Data-Bewegung verschrieben. Sie legt das Wissen über Fakten in der Welt maschinenlesbar vor. So kann es in neue Zusammenhänge gebracht und gemeinsam ausgewertet werden. Das gilt natürlich auch für das Feld der Mobilität. Mit offenen Daten können die verschiedenen Mobilitätsmodi miteinander zu intermodalen Auskünften verknüpft werden. Einzelne Verkehrsmittel stehen nicht mehr für sich allein, sondern können gemeinsam als ganzheitliches Mobilitätssystem gedacht werden, mit grenzüberschreitenden Auskünften quer durch Europa von Tür zu Tür. Gerade die digitale Zivilgesellschaft hat im vergangenen Jahrzehnt immer wieder gezeigt, welche neuen Lösungen damit möglich sind. Beispielsweise intermodale Auskünfte, die auch die Verfügbarkeit funktionierender Aufzüge an Umsteigepunkten von S- und U-Bahnen berücksichtigen, für Menschen, die auf diese angewiesen sind. Aber auch die Verknüpfung öffentlicher Verkehrsmittel mit Sharing-Angeboten und selbst mit regelmäßigen Mitfahrgelegenheiten macht häufig erst sichtbar und damit denkbar, welche Wegeketten auch ohne die Verwendung des eigenen Autos möglich wären. Auf der FOSDEM-Konferenz entstand vor zwei Jahren binnen weniger Tage ein bis heute andauerndes und in der Praxis funktionierendes Projekt, basierend auf Motis, intermodale Mobilitätsauskünfte durch ganz Europa zu ermöglichen, ohne dafür mit mehreren Apps verschiedener Anbieter jonglieren zu müssen oder dass dies nur durch einen marktmächtigen Anbieter ermöglicht wird. Die Voraussetzungen für dieses ganzheitliche und gemeinsam funktionierende Mobilitätssystem sind freies Wissen und offene Daten. „Offen“ heißt hier definitionsgemäß, dass diese Informationen niederschwellig in einem wiederverwendbaren Standardformat zugänglich sind und von allen diskriminierungsfrei und zu jedem Zweck unentgeltlich wiederverwendet werden dürfen. Der europäische Gesetzgeber hat mit der Open-Data-Richtlinie, aber auch mit der durch die IVSG-Novelle umzusetzenden IVS-Richtlinie, die Marschrichtung hin zu mehr Open Data aufgezeigt und Mindestanforderungen festgelegt. Es ist gut und richtig, dass der Gesetzentwurf darüber hinaus die Prinzipien der Unentgeltlichkeit, Diskriminierungsfreiheit von Standardformaten und der Nutzung zu jedem Zweck ganz ausdrücklich aus-

formuliert. Um eine niederschwellige Wiederverwendbarkeit über die ganze Union hinweg zu ermöglichen, sollten jedoch auch der direkte Zugang ohne Registrierungspflichten und die Verwendung international anerkannter Lizenzen, wie der Creative-Commons-Lizenzen, bereits im Gesetz festgehalten werden. Das schafft die Voraussetzung, dass auch künftig eine Vielfalt innovativer Auskunftssysteme auch aus der digitalen Zivilgesellschaft entstehen kann, und auch dann, wenn diese nicht kommerziell vermarktbar sind. Das stärkt ein robustes Ökosystem freien Wissens und schafft damit ein Gegenmodell zu einer Welt, in der ein Beitrag zu solchen Systemen nur von wenigen marktmächtigen Akteuren kommen kann. Danke!

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank, Herr Kaufmann! Als Nächster hat Herr Nehrke das Wort.

Gunnar Nehrke (bcs): Vielen Dank für die Einladung zu dieser Anhörung! Ich spreche für den Bundesverband Carsharing, der Dachverband der deutschen Carsharing-Branche. Deutschland ist weltweit ein Leitmarkt für Carsharing. Die deutschen Anbieter gehören zu den wenigen, die über das Know-how verfügen, Carsharing eigenwirtschaftlich anzubieten, und das nicht nur in Großstädten, sondern auch in über 1.300 kleinen Städten und im ländlichen Raum. Diese Errungenschaft und diesen Wettbewerbsvorteil im Zukunftsmarkt Carsharing möchte die Carsharing-Branche gerne erhalten und weiter ausbauen. Die im IVSG vorgesehene öffentliche Zugänglichkeit dynamischer Verfügbarkeitsdaten und die im Gesetz verankerte Nutzungsmöglichkeit der Verfügbarkeitsdaten für jeden Zweck sind jedoch für das Carsharing-Angebot in Deutschland und die deutschen Carsharing-Anbieter existenzbedrohend. Denn diese Daten offenbaren, wie die Anbieter das Verhältnis von Nachfrage und Fahrzeugverfügbarkeit steuern. Es handelt sich hier um jenes Know-how, das die Wettbewerber aus dem Ausland gerne kennenlernen würden und worauf sie gerne Zugriff hätten. Bisher schützen Carsharing-Buchungssysteme die dynamischen Verfügbarkeitsdaten durch Registrierungspflichten und Abfragebeschränkungen. Für die Daten am Nationalen Zugangspunkt sind jedoch solche Schutzmechanismen nicht vorgesehen. Die Folge wäre, in- und ausländische Wettbewerber können Geschäftsmodelle erfolgreicher Anbieter kopieren. Sie können gezielt nachfragestarke Gebiete angreifen und übernehmen. Und sie können so auch dafür sorgen,



dass querfinanzierte Angebote in Stadtrandlagen und im ländlichen Raum, die wir heute in Deutschland haben, eingestellt werden müssen. Zu diesen erheblichen Risiken auf dieser Seite kommen hohe und im Gesetzentwurf stark unterschätzte Bürokratiekosten für Unternehmen. Wir glauben, dass das IVSG die Zugänglichkeit und Vernetzung klimaschonender Modelle ermöglichen wird, und dass man Mobilitätsangebote fördern kann, ohne sie zugleich zu gefährden. Wir sehen insbesondere drei Punkte im jetzigen Gesetzentwurf mit Anpassungsbedarf. Erstens: Es muss eine Registrierungspflicht für Datennutzer am Nationalen Zugangspunkt geben. Zweitens: Dateninhaber müssen die Nutzung dynamischer Verfügbarkeitsdaten, und zwar nur dieser dynamischen Verfügbarkeitsdaten, auf legitime Zwecke wie die Reiseauskunft, die Forschung oder die behördliche Aufgabenerfüllung in ihren Lizenzen einschränken können. Und drittens: Pragmatische Regelungen für Eigenerklärungen, Datentransformation und das Qualitätsmanagement müssen dafür sorgen, dass die Bürokratiekosten nicht ausufern, wie sie es nach dem vorliegenden Entwurf tun würden. Deutschland ist Weltspitze im Carsharing. Wir wollen als deutsche Carsharing-Anbieter natürlich, dass das so bleibt. Wir glauben, dass eine maßvolle Regulierung dazu führen würde, dass wir Daten teilen können, ohne Mobilitätsangebote zu gefährden.

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank, Herr Nehrke! Als Nächster Herr Pape!

Rüdiger Pape (BMW): Vielen Dank für die Einladung, hier sprechen und die Sicht eines Fahrzeugherstellers einbringen zu dürfen. Die BMW Group betreibt eine der weltweit größten vernetzten Fahrzeugflotten. Wir haben über 20 Millionen Fahrzeuge weltweit, die an unsere Backend-Systeme angebunden sind. Damit haben wir die Möglichkeit, unter strengen Regeln mit Blick auf Verlässlichkeit, Datenschutz und Privatsphäre, Daten aus dem Fahrzeug zu sammeln und diese für unterschiedliche Services zu nutzen. Mit der ITS-Directive und den delegierten Verordnungen, wie der SRTI-Verordnung, beschäftigen wir uns schon länger. Die SRTI-Verordnung haben wir im Zusammenhang mit dem Data-for-Road-Safety-Consortium umgesetzt. Das ist ein Konsortium aus Fahrzeugherstellern, Straßeninfrastrukturbetreibern und der öffentlichen Hand. Darüber teilen wir heute schon sicherheitsrelevante Daten. In dem Zusammenhang

kam eine Diskussion auf über den Unterschied zwischen Rohdaten und Services. Das, was wir in Fahrzeugen produzieren, sind Rohdaten, zum Beispiel eine Geoposition und die Meldung, dass die Nebelschlussleuchte an ist. Das sind noch keine Services. Um aus diesen Daten einen Service zu generieren, ist sehr viel Aufwand notwendig. Es sind sehr viele Ressourcen und sehr viel Know-how notwendig. Das ist etwas, was sowohl in der ITS-Directive als auch in den delegierten Verordnungen nicht ganz aufgegriffen wird und was in der Umsetzung manchmal zu Missverständnissen führt. Um von diesen Daten zu einem Service zu kommen, muss ich eine Kommerzialisierungsmöglichkeit haben. Daher beteiligen wir uns unter anderem am Mobility Data Space oder an Catena-X. Denn Daten fallen nicht immer „vom Himmel“. Man muss sie teilweise aufwendig aufbereiten, damit man mit ihnen etwas anfangen kann. Das trifft nicht auf alle Daten zu. In diesem Fall ist es aber so. Daher beteiligen wir uns an diesen Datenräumen, um dieses Mobilitätsdaten-Ökosystem aufzubauen. Trotzdem ist es gut, dass das IVSG aufgreift, dass es so etwas wie Mobilität gibt, den Nationalen Zugangspunkt. Aus unserer Sicht hinkt er aber in Sachen Qualität und vor allem der flächendeckenden Verfügbarkeit hinterher. Es ist gut, dass die Datenteilungspflichten auch im geografischen Zuschnitt etwas heruntergebrochen werden und auch die kommunalen Straßen miteinbezogen werden. Dadurch wird die Aufgabe aber nicht einfacher. Das heißt, die Digitalisierung verkehrsrechtlicher Anordnungen wird wichtig werden. Es wird spannend, wie man das in der operativen Umsetzung hinkriegt, dass es auch gewinnbringend funktioniert. Noch ein letzter Satz zum autonomen Fahren: Alles, was zulassungsrelevant ist, unterliegt strengen Sicherheitsanforderungen. Es ist immer schwierig, dabei externe Daten einzubeziehen. Es ist dann egal, auf welchem Weg die Daten kommen. Das macht es einfach schwierig, diese Fahrzeugfunktion zuzulassen. Danke!

Vorsitzender: Herzlich willkommen, Herr Schmitz! Ich würde vorschlagen, wenn Sie noch ein bisschen Luft holen wollen, könnten wir auch Herrn Schneider fragen. Herr Schneider? Gut! Insofern weichen wir von der Reihenfolge kurz ab. Herr Schneider hat das Wort.

Paul Schneider (WupperInst): Vielen Dank für die Einladung und die Möglichkeit, hier eine Perspektive aus der Mobilitätsforschung einzubringen. Ich



bin wissenschaftlicher Mitarbeiter am Wuppertal Institut für Klima, Umwelt und Energie und beschäftige mich dort intensiv mit der räumlichen und digitalen Integration von Mobilitätsdienstleistungen. Allgemein ist zu sagen, dass die Digitalisierung substanzielle Möglichkeiten für die Mobilität ohne eigenen Pkw bringt, die vor zehn Jahren noch unvorstellbar waren. Aber der Markt für Mobilitätsdienstleistungen ist fragmentiert und intransparent. Aufgrund von Skalen- und Netzwerkeffekten droht in Zukunft eine immer weiter zunehmende Marktkonzentration mit wenigen dominanten Plattformbetreibern. Das ist problematisch für den ÖPNV, der seine derzeit noch starke Stellung verlieren könnte, für andere Mobilitätsdienstleister, die gegenüber dieser Marktmacht relativ klein und schwach werden, für Nutzende, die überhöhte Preise zahlen, und auch für das Klima, da für solche Anbieter die Vermittlung teurer und hochmotorisierter Angebote rentabler ist als klimafreundliche Optionen. Außerdem macht es die heutige Markttransparenz den Menschen schwer, das bestehende Angebot auch wirklich zu nutzen. Stellen wir uns zum Beispiel vor, wir wollen einen Ausflug aufs Land machen, an einen Ort, den wir nicht kennen. Wissen wir, dass es zu unserem Ziel eine gute Verbindung gibt, wenn wir erst mit dem Zug fahren und dann noch ein Ridesharing-Angebot nutzen? Wahrscheinlich nicht. Dafür müssten wir uns aktiv darüber informieren, welche Angebote es vor Ort gibt. Wir müssten die Apps aller Anbieter herunterladen und uns einzeln darüber informieren, ob die Angebote auch verfügbar sind. Und wir müssten uns eine Reisekette aus potenziell vielen Bausteinen optimal zusammenstückeln. Die Novelle des Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetzes könnte in all den Bereichen substanzielle Fortschritte bringen, wenn sie dem Sinn der MMTIS-Verordnung gerecht wird. Sie müsste erstens eine ganz klare Verpflichtung für alle Mobilitätsdienstleister einführen, statische und dynamische Informationen zu ihren Angeboten für Reiseinformationsdienste wirklich verfügbar zu machen. Zweitens müssten Mobilitätsdienstleister verpflichtet werden, eine Schnittstelle einzurichten, über die Dritte Tickets im Namen ihrer Kundinnen und Kunden kaufen können, wie es in Finnland auch im Gesetz steht. Dann könnten private wie öffentliche Mobilitätsdienstleister entstehen, die alle Angebote niedrigschwellig zugänglich machen. Das könnte der öffentlichen Hand immense Kosten für vermutlich derzeit über

hundert Apps von Verkehrsunternehmen und -verbünden sparen. Das könnte Innovationen und Startups beflügeln, da die neuen Angebote sofort eine große Nachfrage erreichen könnten, und es würde attraktiv werden, Mobilitätsdienstleistungen auch in Vorstädten oder auf dem Land zu betreiben. Zuletzt ist noch zu sagen, dass das die Mobilität ohne eigenes Auto substanziell erleichtern könnte und die Mobilitätswende so ein riesiges Stück voranbringen könnte, ohne dass der Staat Milliarden für Infrastruktur ausgibt, auf deren Fertigstellung wir dann sehr lange warten. Danke!

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank, Herr Schneider! Und jetzt Herr Schmitz, bitte!

Martin Schmitz (VDV): Vielen Dank! Ich habe heute gerade das Thema „Datennutzung“ erfahren dürfen. Durch meine wetterbedingte Verspätung konnte ich direkt feststellen, wie gut und wichtig es ist, entsprechend gute Daten zu haben. Mein Name ist Martin Schmitz. Ich vertrete den Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. Wir haben ungefähr 700 Mitgliedsunternehmen und beschäftigen dort ca. 450.000 Mitarbeiter. Generell unterstützen wir die Gesetzesinitiative, denn eine hochwertige Datengrundlage ist wichtig für die Fahrgäste, unsere Kundinnen und Kunden, damit sie den ÖPNV nutzen können und durchgängige Verkehrsketten angeboten bekommen. Trotzdem haben wir ein paar Punkte, wo wir bitten, im Gesetz nachzusteuern. Es geht etwa darum, dass man die Anforderungen der EU-Ebene eins zu eins umsetzt und nicht weit darüber hinausgeht, um nicht zusätzliche Bürokratie und Kosten entstehen zu lassen. Am Ende sind viele dieser Daten durch unsere Mitgliedsunternehmen bereitzustellen, auch in der entsprechenden Qualität. Das kostet Aufwand und Geld. Wir wollen uns dem nicht verwehren, aber trotzdem muss man aufpassen, was man einfordert und wie man das finanziert. Am Ende werden viele dieser Daten von kommunalen Verkehrsunternehmen erhoben und die Kommunen müssen es finanzieren. Vielleicht dazu ein paar Details: Wir möchten ungern eine Vermischung zwischen Vertrieb und Datenbereitstellung haben. Der Vertrieb wird aktuell noch europäisch geregelt. Es wäre ein zweiter Schritt, wie der Markt für den Vertrieb geöffnet wird. Hier geht es erst einmal darum, wie Verkehrsdaten zur Verfügung gestellt werden. Das Thema „dynamische Reisedaten“, dabei auch die Bereitstellung von Daten für Hilfsmittel in Fahrzeugen,



stellt sich im Moment noch schwierig dar. Wir haben dynamische Daten, aber im Prinzip keine Daten für Hilfsmittel. Das heißt, Daten für Rollstühle, die in Fahrzeugen erfasst werden, können wir momentan noch nicht bereitstellen. Es wäre daher unser Wunsch, dass man nur die Daten bereitstellt, die auch vorhanden sind. Wenn wir neue Daten erheben müssen, kostet das richtig Geld. Aktuell haben wir noch keine Systeme, die zum Beispiel die Besetzung eines Rollstuhlplatzes wirklich sicher erkennen können. Somit könnten wir auch keine sinnvollen Daten bereitstellen. Wir würden uns auch wünschen, dass eine Registrierung der Nutzer der Mobilitätsdaten erfolgt. Das ist momentan nicht vorgesehen. Wir wollen damit keine Hürde aufbauen. Aber ich finde, wenn jemand Daten herunterladen möchte, die andere mit viel Aufwand erstellt haben, wäre es gut, wenn man den Namen des Unternehmens kennen würde. Das ist kein großer Bürokratieaufwand. Und man hätte die Möglichkeit, mit diesem Unternehmen in Kontakt zu treten, etwa für eine Datenkorrektur. Den Abbau der Doppelstrukturen zwischen Land und Bund begrüßen wir sehr. Wir finden es sehr gut, dass ein Qualitätsanspruch mitreinkommt, und wir würden darum bitten, dass auch die bisherigen Prozesse im ÖPNV weitergenutzt werden. Wir haben mit DELFI viele Prozesse aufgebaut und standardisiert. Es wäre unschön, wenn jetzt eine neue Institution das komplett über den Haufen werfen könnte. Danke!

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank an die Auskunftspersonen! Jetzt gehen wir in die Fragerunde. Es beginnt Herr Dr. Geissler von der Fraktion der CDU/CSU. Sie haben das Wort, fünf Minuten für Fragen und Antworten!

Abg. Dr. Jonas Geissler (CDU/CSU): Vielen Dank! Die erste Frage geht an Herrn Dr. Gründling. Sie vertreten ein junges Unternehmen, das mit Algorithmen arbeitet und Daten strukturiert, um Reiseauskünfte besser möglich zu machen. Sie haben in Ihrer Stellungnahme geschrieben, dass Sie an die Daten einzelner Unternehmen gar nicht herankommen. Jetzt mal konkret: Welche Unternehmen sind das? Welche Daten fehlen konkret? Und welche Verbesserungen erwarten Sie von uns?

Dr. Felix Gründling (triptix): Vielen Dank! Konkret fehlen die Daten von DB Fernverkehr, aber auch bestimmte Datentypen fehlen. Zum Beispiel haben wir keine Wagenreihungsinformationen. Wir können nicht sagen, wie zum Beispiel die Deutsche

Bahn das kann, wo der Rollstuhlplatz im Zug ist. Solche Informationen sind aktuell überhaupt nicht vorhanden. Und dann geht es natürlich ins Detail. In dem einen Format, welches zur Verfügung steht, haben wir zum Beispiel die Busmasten sehr genau. In dem anderen Format wiederum nicht. In dem anderen Format haben wir dafür andere Informationen. Da geht es sehr ins Detail. Wir würden natürlich unsere Auskünfte gerne auf dem höchsten Niveau zur Verfügung stellen. Dafür benötigen wir zum Beispiel auch die Linienfarben. Das wird aber auch nicht geliefert. Es geht um Details, um auch das Level zu erreichen, das die offiziellen Auskünfte bereitstellen können.

Abg. Dr. Jonas Geissler (CDU/CSU): Ist es bisher möglich, dass andere Mitbewerber die Informationen zum Beispiel von der Bahn bekommen?

Dr. Felix Gründling (triptix): Im Verkehrssektor selbst gibt es andere Austauschmöglichkeiten, so dass zum Beispiel der RMV-Verkehrsverbund diese Informationen hat. Sie landen nur nicht in dieser zentralen Datendrehscheibe. Bestimmte Informationen werden zum Beispiel an Google bereitgestellt. Die haben wir dann auch nicht. Das heißt, die Nutzer werden dann zu Google gelenkt, anstatt sich auf offenen Angeboten zu informieren.

Abg. Dr. Jonas Geissler (CDU/CSU): Vielleicht noch mal eine ergänzende Frage: Warum ist ein Kanal zur Verbesserung der Datenqualität so wichtig?

Dr. Felix Gründling (triptix): Das ist sehr wichtig. Ich glaube, davon profitieren alle. Wenn die Community oder wir als Unternehmen bestimmte Datenfehler finden, melden wir diese Datenfehler. Nur wird mit so einer Meldung sehr unterschiedlich umgegangen. Manche Verkehrsverbünde sind sehr aktiv und ein Fehler ist direkt mit der nächsten Datenlieferung behoben. Das kommt dann allen zugute. Andere Verkehrsverbünde ignorieren diese Meldungen. Da würden wir uns in jedem Fall wünschen, dass damit immer positiv umgegangen wird und die Daten durch alle verbessert werden.

Abg. Dr. Jonas Geissler (CDU/CSU): Vielen Dank! Die zweite Frage würde an Herrn Pape gehen. Sie haben in Ihrer Stellungnahme geschrieben, dass die Mobilithek eigentlich keine verlässlichen Daten liefert. Die Zielsetzung des Gesetzes ist, genau das zu verbessern. Welche Informationen müssen wir zwingend in den Nationalen Zugangspunkt einbringen, damit es eine bessere Datenquelle wird?



Und wo genau braucht es Verbesserungen bei der Datenqualität?

Rüdiger Pape (BMW): Das sind alle Daten, die uns helfen, die Qualität zu verbessern. Heutzutage passiert alles über Serviceanbieter. Das macht nicht das Fahrzeug, sondern das Fahrzeug meldet, dass es von A nach B fährt, und dann wird von einem Serviceprovider die Route berechnet und ins Auto geschoben. Diese Serviceprovider bedienen sich aber nicht bei der Mobilithek, denn die Datenqualität ist einfach zu ungenau. Sie aktualisiert sich nur alle fünf Minuten. Uns würden besonders zum Beispiel die Daten von Wechselschildern an Autobahnen interessieren, die variable Verkehrszeichen anzeigen können. Die können wir zwar mit den Kameras erkennen, dazu muss aber immer erst ein Fahrzeug durchgefahren sein. Gleiches gilt auch für die Baustellenanhänger. Die Autobahn GmbH hat neue Baustellenanhänger auf die Straße gebracht, die die Position ins Backend senden. Wir haben jetzt bei einem Test festgestellt, dass die Daten nicht genau genug waren, dass man nicht wusste, wo ein Baustellenanhänger genau stand. Das sind alles Sachen, wo wir uns erhoffen, dass das IVSG uns da ein Stück weiterbringt. Uns ist vor allem auch die europäische Abdeckung wichtig. Dass es die Mobilithek gibt, ist gut. Aber im Prinzip brauchen wir die 27 National Access Points in der gleichen Qualitätsstufe.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Abgeordneter von Zons für die AfD-Fraktion!

Abg. **Ulrich von Zons** (AfD): Vielen Dank! Zunächst einmal möchte ich mich auch im Namen der AfD-Fraktion bei allen Sachverständigen für die eingereichten schriftlichen Stellungnahmen bedanken und auch dafür, dass sie trotz der etwas widrigen Witterungsverhältnisse zu uns gekommen sind. Meine erste Frage möchte ich an Herrn Hake von Bitkom richten. Herr Hake, es geht mir um den Erfüllungsaufwand und um die Kosten. Sie sind in Ihrer schriftlichen Stellungnahme darauf eingegangen und haben festgestellt, dass der berechnete Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft in der Praxis, also in der Lebenswirklichkeit, deutlich höher ausfallen dürfte als im Gesetzentwurf kalkuliert. Der Gesetzentwurf geht von einem Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft von 51 Millionen Euro jährlich sowie einmaligen Kosten von 34 Millionen aus, davon entfallen einmalig 29 Millionen Euro und jährlich 7 Millionen Euro auf Bürokratiekosten. Für die

Verwaltung sind es 13 Millionen jährlich. Davon entfallen rund 5 Millionen Euro auf die Länder inklusive Kommunen. Jetzt komme ich zu meiner Frage. Wenn Sie in Ihrer Stellungnahme von deutlich höheren Kosten sprechen, können Sie uns hierzu eine grobe Einschätzung geben, wie viel höher diese ausfallen könnten? Und wie kommen Sie zu dieser Einschätzung? Könnten Sie das vielleicht auch für die Wirtschaft und die Verwaltung differenzieren? Danke!

Felix Lennart Hake (Bitkom): Vielen Dank! Vielleicht kurz zur Erinnerung: Wir haben hier unterschiedliche Aspekte. Das eine ist der Erfüllungsaufwand, der sich aus den Bürokratiepflichten ergibt. Das ist das, was wir mit dem Thema „Eigenerklärung“ angesprochen haben, die ausgeweitet werden soll. Der Aufwand dafür ist konkret schwer zu beziffern in der Hinsicht, dass man noch nicht genau weiß, wie diese Eigenerklärung ausgestaltet wäre. Das ist an der Stelle relativ schwer zu bepreisen. Nach unserer Einschätzung sind die Werte, die im Gesetzentwurf angesetzt wurden, zu niedrig. Für die Verwaltung ergibt sich der Aufwand in erster Linie aus dem, was die Nationale Stelle zu tun hat. Hier wurde aus unserer Sicht auch relativ konservativ gerechnet, was die Planstellen angeht. Es muss einiges umgesetzt werden: Fragen zu Datenqualität, Datenstandards oder die Frage, wie man mit Feedback aus den Qualitätsverbesserungsprozessen umgeht. Das sind alles Themen, die die Nationale Stelle bzw. den Nationalen Zugangspunkt betreffen. Dazu kommen dort betriebliche Kosten. Es muss die technische Infrastruktur verbessert werden. Latenzen – das wurde schon angesprochen – sollten auch optimiert werden. Der dritte Punkt ist die Frage der Qualitätsverbesserung. Auch daraus ergibt sich ein gewisser Mehraufwand. Man kann das heute nicht genau bepreisen, denn die Frage ist, wie die einzelnen Marktakteure damit umgehen werden, das wurde auch gerade angesprochen. Von daher ist unsere Einschätzung, dass die Werte zu konservativ angesetzt wurden, aber es auch schwierig ist, sie korrekt zu beziffern.

Abg. **Ulrich von Zons** (AfD): Vielen Dank für die Antworten! Ich schließe direkt eine Nachfrage zum Erfüllungsaufwand an. Sie führen in Ihrer Stellungnahme aus, dass am Regierungsentwurf erhebliche Änderungen im Vergleich zum Referentenentwurf aus dem Jahr 2025 vorgenommen wurden. Wie wirken sich Ihrer Ansicht nach diese Änderungen auf



den Erfüllungsaufwand aus?

Felix Lennart Hake (Bitkom): Das war in erster Linie ein formaler Hinweis. Uns war das vorherige Mobilitätsdatengesetz natürlich gut bekannt. Hier war der Erfüllungsaufwand relativ überschaubar. Die Berichtspflichten waren nicht vorgesehen.

Vorsitzender: Als Nächste die Abgeordnete Cademartori für die SPD-Fraktion!

Abg. **Isabel Cademartori** (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank, liebe Sachverständige, dass Sie uns helfen, uns dieses doch komplexe Gesetz zu erarbeiten und die Auswirkungen zu verstehen. Meine Fragen in der ersten Runde richten sich an Herrn Schneider. Sie haben in Ihrem Vortrag sehr eloquent dargestellt, was für Vorteile sich aus diesem Gesetz und den erweiterten Möglichkeiten der Datenverfügbarkeit ergeben können. Vielleicht können Sie noch einmal darauf eingehen, inwiefern die Bereitstellung von Daten auch Mobilität im ländlichen Raum unterstützen oder verbessern kann?

Paul Schneider (WupperInst): Der Blick auf die Mobilität im ländlichen Raum: Es stehen zwei große Probleme im Raum. Das eine ist das Thema der Informiertheit und das andere das Thema des Angebots. Viele Menschen, gerade im ländlichen Raum, nutzen routinemäßig ihr privates Auto. Man hat vielleicht eine Mobilitäts-App für den Fernverkehr oder um mal mit dem Bus in die Stadt zu fahren. Man nutzt sie aber nicht wirklich. Aus meiner Forschungspraxis weiß ich, dass diese Menschen nicht wirklich damit vertraut sind, welche Angebote es gibt, und vor allem auch nicht, wie sie die kombinieren können. Wenn es umfassende Mobilitäts-Apps gäbe, die alle Angebote integrieren und auch durchgängig buchbar machen, würde es im ländlichen Raum viel interessanter, Dinge einfach mal auszuprobieren und zu sehen, was im Nachbarort verfügbar ist. Ich könnte dann sehen: Wenn ich in die Stadt will, kann ich einen On-Demand-Ride-Pooling-Service meiner Kommune ins Nachbardorf nutzen und von dort aus mit dem Zug fahren. Das wäre vielleicht eine gar nicht so uninteressante Verbindung. Durch diese bessere Informiertheit könnte die Nachfrage steigen, was es wiederum interessanter machen würde, Angebote auch in den ländlichen Raum zu bringen. Außerdem könnten die Kosten gesenkt werden, gerade auch für Start-ups, insbesondere wenn diese sich auf kleinere

Räume ausrichten. Bisher muss man neue Mobilitäts-Apps auf den Markt bringen und sie bewerben. Zudem muss man die Kundinnen und Kunden dazu bringen, in die eigene App zu kommen. Wenn sie das Angebot einfach in ihrer Mobilitäts-App, die sie ohnehin nutzen, sehen und direkt buchen können, wäre die Hemmschwelle viel niedriger. Und die Angebote wären natürlich auch viel besser miteinander verknüpft, wenn man sie integriert sehen und buchen kann.

Abg. **Isabel Cademartori** (SPD): Wir haben in den ersten Stellungnahmen gehört, dass gegenwärtig nicht alle Daten für alle Nutzer verfügbar sind. Wie können wir sicherstellen, dass die Daten von Reiseinformationsdiensten diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen?

Paul Schneider (WupperInst): Dabei ist erst einmal die Frage: Wer kann diese Daten beziehen? Werden die Daten bereitgestellt oder können Anbieter, wie Mobilitätsdienstleister, Klauseln in die Verträge einfügen, die es gewissen Akteuren unmöglich machen, die Daten zu nutzen, und den Zugang damit künstlich erschweren? Für mich liegt fast der wichtigere Teil der Diskriminierungsfreiheit in der Anzeige. Wenn der Reiseinformationsdienst manche Dinge anzeigen und andere Dinge nicht anzeigen kann, kann er eine Marktmacht entwickeln. Zeigt Google Maps zum Beispiel nur einen Scooter-Anbieter an, hat es eine sehr große Marktmacht gegenüber diesem Scooter-Anbieter. Wenn Google Maps allerdings alle Scooter-Anbieter zeigen muss, zumindest wenn die Kunden an Scootern interessiert sind, würde diese Marktmacht sinken. Mit Blick auf die Diskriminierungsfreiheit ist wichtig, dass alle Akteure, alle Reiseinformationsdienstleister, die Daten über den National Access Point beziehen und sie für Reiseinformationsdienste nutzen, auch alle Angebote anzeigen müssen, die sie integrieren. Ich würde keine Verpflichtung vorsehen, dass unbedingt alle Modi integriert werden müssen. Aber wenn der Fernbus oder ein Scooter-Sharing integriert sind, müssen dem Kunden als Standardanzeige alle gleichwertig angezeigt werden. Die Kundinnen und Kunden sollten dann natürlich auswählen können, ob sie etwa Bike-Sharing nutzen wollen oder auch Ride-Pooling. Das sollten sie aber aktiv selbst einstellen und nicht automatisiert vorgegeben bekommen, denn dadurch könnten zentrale Akteure wieder ihre Marktmacht ausüben, sowohl gegenüber den Anbietern, den Mobilitäts-



dienstleistern, als auch gegenüber den Kundinnen und Kunden. Wenn zum Beispiel Google Maps eine große Marktmacht hat und die Reiseinformationsdienste dazu bringt, ihr Angebot nur auf Google Maps anzubieten und nicht in anderen Diensten, dann sind die Kundinnen und Kunden natürlich wieder darauf angewiesen, Google Maps zu nutzen. Dadurch wird eine sehr starke Machtstellung von einzelnen Plattformbetreibern möglich. Ich denke, es ist ein wichtiger Punkt, im Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetz sicherzustellen, dass genau das nicht passiert, damit diese Netzwerkeffekte nicht zum Tragen kommen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Die Nächste ist Abgeordnete Broßart für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. **Victoria Broßart** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Danke, Herr Vorsitzender! Auch von mir ein Dank an die Sachverständigen, dass Sie bei dem winterlichen Wetter den Weg nach Berlin auf sich genommen haben. Ich habe zwei Fragen an Herrn Nehrke. Sie haben in Ihrem Eingangsstatement schon ausgeführt, dass Carsharing-Anbieter eigentlich denken könnten, es sei gut, wenn ihr Angebot in andere Dienste integriert werde. Aber Sie haben ausgeführt, dass Sie mitunter Daten offenlegen müssen, die Sie gar nicht offenlegen möchten. Können Sie spezifizieren, um was für Daten es sich dabei handelt? Ist denn zum jetzigen Zeitpunkt schon klar, was alles offengelegt werden muss? Und meine zweite Frage: Es wurde auch schon angesprochen, der IVSG-Entwurf sieht – anders als die delegierte Verordnung der EU – keine Gleichbehandlung der Dateninhaber vor, also ohne ein eigenes Geschäftsinteresse. Sie vom Carsharing-Verband vertreten Anbieter in den unterschiedlichsten Größen, beim Carsharing ist ja wirklich alles dabei, von sehr groß bis sehr klein. Sehen Sie auch die Gefahr, dass Auskunftssysteme zukünftig vor allem Anbieter anzeigen, die am meisten für ihren Platz bezahlen, wie man das von Google-Suchanfragen heute schon kennt? Was müsste Ihrer Meinung nach geändert werden, damit das diskriminierungsfrei erfolgt?

Gunnar Nehrke (bcs): Ich fange bei der Diskriminierungsfreiheit an. Ich gehe eigentlich fest davon aus, dass es in Zukunft gerankte Mobilitätsauskünfte geben würde, wenn der Gesetzentwurf in seiner jetzigen Form kommt. Denn im Moment steht im Gesetzentwurf nur drin, dass die Daten vollständig und unverzüglich ausgespielt werden müssen, wenn jemand sie bezieht. Das heißt, es

kann passieren, was heute schon in jeder Google-Auskunft passiert: Die Auskünfte werden gerankt und es stehen die Auskünfte im Ranking oben, für die jemand bezahlt hat. Es ist aus meiner Sicht völlig klar, dass das passiert. Und das hat einen ganz einfachen Grund: Wenn man sich die Praxis ansieht, wird man sehr schnell feststellen, dass Reiseinformationsdienste – die meisten jedenfalls – kein funktionierendes Geschäftsmodell haben. Irgendwie muss man dieses Geschäftsmodell aber zum Funktionieren bringen, und das ist mit Provisionen für die Auskünfte am leichtesten machbar. Wir wissen aus Gesprächen, die wir mit großen Unternehmen geführt haben, die Reiseauskunftssysteme aufbauen wollen oder das getan haben, dass am Ende Provisionen von 20 bis 30 Prozent auf den Endpreis fällig werden, um diese Leistungen zu bezahlen. Daher gehe ich auch davon aus, dass die Carsharing-Leistungen in einem solchen Szenario teurer würden, denn das sind Prozentpunkte vom Umsatz, die man durch keine Marge mehr auffangen kann. Zweiter Punkt: Die Frage der Verfügbarkeit der Daten, die ich schon angesprochen hatte. Ich will darauf hinweisen, dass wir überhaupt nicht gegen Reiseauskunftssysteme sind. Es gibt in Deutschland rund 30 Kooperationen von Carsharing-Anbietern mit Reiseauskunftssystemen. Das heißt, da funktioniert eine Reiseauskunft heute schon. Die meisten Daten, die in diesen Reiseauskünften genutzt werden, sind heute schon Open Data. Das betrifft alle statischen Daten. Es gibt diesen einen Datensatz, der dynamischen Verfügbarkeitsdaten, der ist im Carsharing sehr sensibel – ich hatte das erläutert –, denn die Nutzung führt dazu, dass man genau sieht, wie das Geschäftsmodell aufgebaut ist. Und bei diesem Datensatz wollen wir, dass das Gesetz es möglich macht, dass man ihn so schützen kann, dass er nur von bestimmten Stellen genutzt wird, beispielsweise in Reiseauskünften. Aktuelle Carsharing-Systeme sind heute so konfiguriert, dass bei Anfragen, in denen alle Auslastungs- und Verfügbarkeitsdaten für jede Minute abgefordert werden, ein Hintergrundprozess aktiviert wird, der anzeigt, dass es sich nicht um eine Reiseauskunftsanfrage handelt. Die Anfrage wird dann nicht beantwortet. Es werden nur tatsächliche Reiseauskünfte beantwortet. Unsere einheitliche Carsharing-Schnittstelle fordert heute von den Reiseauskunftssystemen, dass sie diesen Sicherungsmechanismus ebenfalls verwenden, der die Reiseauskunft in keiner Weise beeinträchtigt, aber die Geschäftsmodell-



analyse sehr schwer macht.

Vorsitzender: Vielen Dank! Die erste Runde beschließt Kollege Bosch für die Fraktion Die Linke.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Vielen Dank! Vielen Dank auch an die Sachverständigen, dass Sie heute hier sind. Meine erste Frage geht an Herrn Kaufmann. Vielen Dank erst einmal für Ihr Eingangstatement. Sie setzen sich schon länger für Open Data im Verkehr ein. Es klingt auch schön: Ein Weg, ein Ticket, alles in einer App. Das funktioniert und es würde auch, wie Herr Schneider vorhin ausgeführt hat, den ländlichen Raum deutlich attraktiver machen. Wie stellen Sie sich bei einer optimalen Ausgestaltung den konkreten Nutzen dieser Daten für die Verkehrswende vor?

Stefan Kaufmann (WMDE): Letztendlich wollen wir zu einer Situation kommen, die beim Auto bereits normal ist: Ich steige ein, fahre los und denke nicht nach, außer vielleicht darüber, wo ich hinfahre. Diese Situation möchten wir auch für alle anderen Mobilitätsmodi und -ketten, bei denen wir nicht mit dem eigenen Auto fahren. Ich und auch Herr Schneider hatten bereits beschrieben, dass im ländlichen Raum Verkehrsketten dadurch überhaupt erst sichtbar und greifbar werden. Das ist ein ganz wesentlicher Aspekt. Es geht auch ein bisschen darum, sich zu überwinden und zu der Erkenntnis zu gelangen, dass solch eine Reisekette möglich ist und damit auch machbar wird. Das gilt für den ländlichen Raum. Ich hatte vorhin aber auch das Beispiel aus dem urbanen Raum genannt, wo ich im S-Bahnverkehr auf den Aufzug angewiesen bin, entweder dauerhaft, weil ich beispielsweise im Rollstuhl sitze, oder auch nur zeitweise, weil ich einen Kinderwagen oder schweres Gepäck dabei habe. Nun sind Aufzüge nicht direkt von der MMTIS-Verordnung betroffen, aber wenn ich diese Informationen zusätzlich habe, kann ich sagen: Ich möchte hier umsteigen, da ich auf den Aufzug angewiesen bin. Ich kann vorher abfragen: Ist der Aufzug gerade in Betrieb? Wenn er nicht in Betrieb ist, kann ich mir eine Alternativroute buchen lassen. Das heißt, ich gehe weg von so einer One-size-fits-all-Lösung. Momentan gehen Mobilitätsauskünfte immer von den Standardnutzerinnen und -nutzern aus, also der Frage, wie man möglichst viele Modi abdecken kann. Das machen die auch ganz gut. Das heißt auf der anderen Seite auch, wenn ich die Mobilitätsdaten habe, kann ich speziell zugeschnittene Lösungen herstellen, deren Herstellung sich viel-

leicht für einen Verkehrsbetrieb oder -verbund gar nicht lohnen würde. Für den wäre das wirtschaftlich eventuell gar nicht machbar. Man könnte aber damit Räume für Spezialauskünfte schaffen, die sonst nicht da wären. Das heißt, wir brauchen gar nicht die eine App, diese „eierlegende Wollmilch-App“. Die ist auch praktisch nicht herstellbar. Ich schaffe damit aber einen Möglichkeitsraum, dass Alternativen entstehen. Wir hatten uns im Vorgespräch gerade darüber unterhalten, dass Menschen Applikationen in Heimarbeit erstellt haben, sodass sie einen Abfahrtsmonitor neben der Küche sehen oder die smarte Stereoanlage geschaffen haben, mit einem Gong, um rechtzeitig die Wohnung zu verlassen und die U-Bahn zu erwischen, oder auch um im ländlichen Raum, den Bus zu erreichen, der nur einmal die Stunde fährt. Das heißt, um diese Vielfalt zu ermöglichen, ist der Zugang ohne Hürden und zu jedem Zweck wichtig, und Daten auch in ausreichender Qualität. Das ist vielleicht ein Punkt, an dem man noch nachschärfen könnte.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Vielen Dank für die Antwort. Sie haben das Stichwort „Nachschärfen“ genannt. Sind denn Umfang und Qualität der Daten, die wir mit diesem Gesetz bekommen, ausreichend? Oder sehen Sie noch weitere Lücken? Können Sie das vielleicht noch ausführen?

Stefan Kaufmann (WMDE): Ich hätte gerne alles. Ich hoffe, dass es auf alles hinausläuft. Es war die Frage, ob die Fernverkehrsdaten davon ausgenommen sein könnten. Ich kann das nicht beurteilen. Da bitte ich, zu überprüfen, ob das durch § 5 vielleicht ausgeschlossen sein könnte. Im praktischen Umgang werden Mobilitätsdaten in unterschiedlicher Qualität ausgeliefert und die Qualitätssicherungsmechanismen funktionieren auch unterschiedlich gut. Mein Plädoyer wäre da so ein bisschen, wie man in der Softwarewelt sagt: „Eat your own dog food“, also dass die Daten, die ausgegeben werden, Teil des ganz normalen Prozesses sind. So wie das bei Open Data an sich auch ist: Kein Sonderaufwand, der zusätzlich gemacht wird, sondern dass man seine Systeme so auslegt, dass die Daten automatisch anfallen und sie eigentlich nur ein Qualitätsindikator dafür sind, wie gut die Prozesse intern laufen. Bei den Qualitätssicherungsmechanismen wäre wichtig, dass, wenn Fehler auffallen, sie zeitnah korrigiert werden, und wenn das nicht passiert, entsprechende Konsequenzen folgen.



Vorsitzender: Vielen Dank! Das war die erste Runde. Wir kommen nun zur zweiten Runde. Die beginnt wieder bei der Union. Herr Dr. Geissler!

Abg. Dr. Jonas Geissler (CDU/CSU): Vielen Dank! Ich richte meine Fragen in der zweiten Runde an Herrn Hake. Vielleicht als kurzes Resümee aus der ersten Runde: Wenn man ganz ehrlich ist, muss man sagen, wir haben einen Gesetzentwurf, der versucht, viele Möglichkeiten zu schaffen. Ich glaube – das hat man auch an den unterschiedlichen Statements gemerkt –, dass in dem Entwurf theoretisch viel Musik drin ist. Aber niemand von uns möchte, dass einzelnen Unternehmen, deren Geschäftsmodell aktuell funktioniert, dieses Geschäftsmodell kaputt gemacht wird. Daher sind wir sehr um Ausgleich bemüht, um am Ende ein gutes Gesetz hinzubekommen, das die Interessen jeder Seite ausreichend berücksichtigt. Herr Hake, Sie haben in Ihrer Stellungnahme über schützenswerte Daten gesprochen. Können Sie konkret benennen, wo für ein Unternehmen von diesem Gesetzentwurf eine Gefahr ausgehen würde und wo man durch diesen Entwurf ein bestehendes Geschäftsmodell kaputt machen könnte?

Felix Lennart Hake (Bitkom): Vielen Dank, Herr Geissler! Es ist ja schon angekommen: Wir sehen das Problem in verschiedenen Branchen. Wenn es bei den dynamischen Auslastungsdaten so käme, wären etwa im Busfernverkehr Auskünfte darüber möglich, welche Strecken besonders lukrativ sind, auch für die, die von Neueinsteigern am Markt bedient werden. Diese Geschäftsmodelle hängen von dem Teil des Gesetzes ab, der die Auslastungsdaten betrifft. Konkret und kritisch wird es bei den Verfügbarkeitsdaten von Sharing-Diensten, wenn sie pauschal offengelegt werden müssen, was die Kollegen vorhin auch schon angesprochen haben. Das betrifft Mikromobilität, Carsharing oder Bikesharing, also Dienste, die auch als Zubringer dienen und den Umweltverbund stärken. Man hat dann natürlich einen anderen Einblick in Bedienegebiete oder -logiken. Da komme ich zum Aspekt der Lizenzierung. Wir sagen: Es geht nicht darum, dass diese Daten gar nicht bereitgestellt werden. Die werden bereitgestellt, die müssen nach der MMTIS auch bereitgestellt werden. Unserer Ansicht nach ist aber ein fairer Ansatz beim Thema „Lizenzierung“ erforderlich. Herr Schneider hat das dankenswerterweise in seiner Stellungnahme auch schon ausgeführt: Es geht darum, zu welchem

Zweck und unter welchen Konditionen die Daten geteilt werden. Wenn wir auf die wissenschaftliche Nutzung oder die Verkehrsplanung schauen, gibt es in der Branche, glaube ich, keinerlei Vorbehalte, für diese Zwecke die Daten bereitzustellen. Das gilt auch im Zweifel für private Zwecke. Aber da, wo andere kommerzielle Geschäftsmodelle entstehen, muss es zumindest einen fairen Ausgleich geben. Diese Daten sind häufig mit privatwirtschaftlichen Investitionen bei den eigenwirtschaftlichen Verkehren generiert worden und stellen die Grundlage für ein erfolgreiches Mobilitätsangebot dar. Wenn die Daten weiterverwendet werden sollen, ist es aus unserer Sicht angemessen, wenn es auch einen entsprechenden Ausgleich gibt, was die Lizenzierung und die Vergütung angeht.

Abg. Dr. Jonas Geissler (CDU/CSU): Heißt das, dass die Registrierung der Weg wäre, um dieses Gesetz so zu fassen, dass Sie damit leben könnten? Man gibt dann bei der Registrierung an, wer die Daten abgreift und für welchen Zweck.

Felix Lennart Hake (Bitkom): Genau! Es muss rechtlich die Möglichkeit der Lizenzierung und der Zweckbindung geben. Der zweite Schritt – das haben Sie richtig gesagt – ist die Registrierung, da wir natürlich wissen wollen, wer die Daten nutzt. Ich glaube, dass die Hürde, sich beim Nationalen Zugangspunkt einen Nutzer-Account anzulegen und sich damit anzumelden, überschaubar ist, gerade auch für private Nutzerinnen und Nutzer. Gleichzeitig ist es auch für die Evaluation wichtig zu sehen: Wem kommt dieses Gesetz eigentlich zugute? Das können der Nationale Zugangspunkt und die Koordinierungsstelle nur beantworten, wenn Klarheit darüber herrscht, wer die Daten nutzt.

Abg. Dr. Jonas Geissler (CDU/CSU): Dann hätte ich noch eine Frage zu den Eigenerklärungen: Wo gehen die Eigenerklärungen über das EU-Recht hinaus?

Felix Lennart Hake (Bitkom): Sie sind in der delegierten SRTI-Verordnung und in der delegierten Verordnung zum Stellplatzinformationsdienst verpflichtend vorgesehen. Unter der MMTIS-Verordnung kann sie angefordert werden. Jetzt weitete man das auf Bundesebene aus und die Unternehmen sollen verpflichtet werden, sie in jedem Fall pauschal abzugeben.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr von Zons für die AfD-Fraktion!



Abg. **Ulrich von Zons** (AfD): Vielen Dank! Meine Frage in der zweiten Runde richte ich an Herrn Schmitz vom VDV. Herr Schmitz, Sie sind in Ihrem Eingangsstatement auf die Finanzierung eingegangen. Ich greife das sehr gerne mit meiner jetzigen Frage auf: In Ihrer schriftlichen Stellungnahme haben Sie ausgeführt, dass dem mit dem Gesetz verbundenen Aufwand bei Ländern und Kommunen sowie der Wirtschaft bei weitem nicht ausreichend Rechnung getragen wird. Hier sehen wir auch ein großes Problem, da der Bundesgesetzgeber durch Verletzung des Konnexitätsprinzips in den letzten Jahren den Kommunen immense Mehrbelastungen aufgebürdet hat, die sie in eine dramatische wirtschaftliche Schieflage gebracht haben. Werden von den Kommunen nun wieder einmal Aufwände gefordert, ohne gleichzeitig eine auskömmliche Finanzierung bereitzustellen? Können Sie uns dazu eine Einschätzung geben? Um wie viel höher fällt der Erfüllungsaufwand jeweils für die Wirtschaft und die Kommunen aus? Wie kommen Sie zu dieser Einschätzung? Danke!

Martin Schmitz (VDV): Vielen Dank für die Frage! Die Sachlage ist sehr komplex. Es hängt jetzt ganz davon ab, welche Anforderungen aus dem Gesetz kommen. Unsere Mitgliedsunternehmen tragen bereits Daten zusammen. Wir wollen unsere Fahrgäste über ihre Möglichkeiten, den ÖPNV zu nutzen, informiert halten. Über den DELFI-Verein werden die Daten zusammengetragen und bereitgestellt. Die Frage ist jetzt: Welche Daten müssen wir noch zusätzlich erheben und wie weit geht das Gesetz über das, was wir im Moment machen, hinaus? Welche Anforderungen kommen hinzu? Müssen wir noch weitere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einstellen? Brauchen wir mehr Personal, um die Datenqualität darzustellen? Müssen wir alle Fahrzeuge mit neuen Sensoren ausrüsten? Das, was wir haben, können wir zur Verfügung stellen. Aber die Frage ist eben: Wo geht es in Zukunft hin? Daher ist der zweite Teil Ihrer Frage, welche Kosten auf uns zukommen, nur schwer zu beantworten. Wir haben sehr unterschiedliche Ausgangslagen. In einigen Regionen ist die Datenlage schon sehr gut. Dort hat man sich mit dem Thema in den letzten Jahren intensiv beschäftigt. In anderen Regionen gestaltet sich das etwas zurückhaltender. Von daher kann ich keinen Euro-Wert angeben. Trotzdem möchte ich darauf hinweisen, dass es eine Abstimmung geben muss zwischen vorhandenen Daten, die wir bereitstellen und bereitstellen wollen, und der Forde-

rung, neue Daten zu erstellen. Das wird dann auch Geld kosten.

Abg. **Ulrich von Zons** (AfD): Dazu schließe ich noch eine Nachfrage an. Sie sind gerade auf die Mitarbeiter eingegangen: Können Sie dazu etwas mehr sagen? Von wie vielen Personenstellen sprechen wir eigentlich bei den Kommunen und insbesondere bei den Verkehrsunternehmen, die für die Erfüllung der Anforderungen des Gesetzentwurfs anfallen könnten? Wenn Sie dazu eine grobe Schätzung hätten, wäre das sehr hilfreich. Danke!

Martin Schmitz (VDV): Auch da tue ich mich mit ganz konkreten Zahlen schwer, weil die Situation im Land eben sehr unterschiedlich ist. Wenn wir die Daten, die wir jetzt schon bereitstellen, ansehen, hätten wir wenig Probleme. Diese Prozesse laufen und sind eingespielt. Die Standards sind vorhanden und wir haben uns darauf weitgehend eingestellt. Wir haben noch ein paar Qualitätsprobleme, das eine oder andere kann man auch noch verbessern. Aber grundsätzlich läuft es. Die Frage ist eben: Wo geht es hin? Würden jetzt zusätzlich dynamische Daten eingefordert, was die Rahmenbedingungen im Moment einfach nicht hergeben, hätten wir natürlich deutlich mehr Aufwendungen. Ich kann aber leider die Anzahl der Mitarbeitenden nicht nennen, die wir dafür bräuchten.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächste ist Frau Cademartori an der Reihe!

Abg. **Isabel Cademartori** (SPD): Vielen Dank! Meine Fragen richten sich auch an Herrn Schmitz. Um bei den dynamischen Auslastungsdaten weiterzumachen: Sie haben sich in Ihrer Stellungnahme dazu ausführlich eingelassen. Ich frage mich die ganze Zeit, in der wir das Gesetz beraten, ein bisschen, ob wir darüber diskutieren, Daten nicht bereitzustellen, die aber bei Google Maps doch alle irgendwie schon einsehbar sind. Die haben teilweise dynamische Auslastungsdaten. Wie sehen Sie dieses Spannungsfeld? Wir versuchen, ein Level-Playing-Field zu schaffen, damit in Zukunft deutsche oder bestenfalls europäische Anbieter so gute Informationen bereitstellen, dass Menschen mobil sein können und auch besser mobil sein können.

Martin Schmitz (VDV): Vielen Dank! Es gibt aktuell zwei verschiedene Regelungen. Einmal für die statischen Daten, die über den NAP kostenlos zum Download bereitgestellt werden und die dynamischen Daten, die man über das MMTIS beziehen



kann. Da sind wir genau an dem Scheideweg, über den wir gerade diskutiert haben: Welche Daten gibt man so heraus? Welche Daten gibt man vielleicht auch an Partnerunternehmen heraus, mit denen man kooperiert, um eine sinnvolle Integration zu gewährleisten. Ich übertreibe ein bisschen: Wenn die nicht ordentlich eingebunden werden und man falsche Echtzeitdaten hat, bringen sie einem auch nichts mehr. Es muss daher auch eine entsprechende Kooperation geben. Der nächste Schritt ist das Ticketing. Es ist schön, wenn ich jemandem Echtzeitdaten anbiete, aber dann keinen Zugang ermögliche. Ich komme über das Thema „Echtzeitdaten“ in das Thema „Vertrieb“. Dafür brauche ich bilaterale Verträge zwischen Unternehmen, in denen diese Rahmenbedingungen abgestimmt werden: Wie verkaufe ich? Was verkaufe ich? Welche Provisionen habe ich? Daher haben wir auf europäischer Ebene bereits Regelungen für dynamische und statische Daten. Ich finde, wir sollten bei dem Gesetz über die statischen Daten reden und die dynamischen Daten weiter im MMTIS lassen.

Abg. **Isabel Cademartori** (SPD): Glauben Sie, dass etwaige Lizenzierungsvereinbarungen, so wie sie im Markt üblicherweise geschlossen werden und die Sie jetzt auch fordern, stemmbar wären für ein Start-up oder ein Unternehmen, das versucht, zu wachsen?

Martin Schmitz (VDV): Das ist unterschiedlich. Klar, für ein Start-up wäre es vielleicht schwierig. Die Frage ist: Wie viele Start-ups gibt es, die wirklich eine Marktdurchdringung haben? Wir haben gerade gehört, dass es auch für ein Start-up schwierig ist, eine App auf den Markt zu bringen. Wir haben schon eine Menge Apps. Und wir haben eher die Befürchtung, dass die großen Unternehmen, die schon eine hohe Marktdurchdringung haben, die Daten eher dazu nutzen, ihre Position weiter zu stärken, als dass wir damit Start-ups stärken. Wir sind in der Branche sehr offen für die Zusammenarbeit mit Start-ups oder Universitäten. Wenn wir die Daten aber frei herausgeben müssen, befürchten wir eher, dass die großen Unternehmen davon profitieren und alle anderen aus dem Markt drängen.

Abg. **Isabel Cademartori** (SPD): Können Sie noch einmal erläutern, warum zum Beispiel beim Fernverkehr die Bereitstellung von detaillierten dynamischen Auslastungsdaten geschäftsschädigend sein kann?

Martin Schmitz (VDV): Herr Hake hat es schon gesagt: Wir haben einen Wettbewerb. Es sind wirtschaftliche Verkehre, die vielleicht im Wettbewerb mit dem Flugverkehr, dem Pkw oder anderen Dienstleistungen agieren. Wenn ich als Mitbewerber diese Daten habe, kann ich meine Angebote entsprechend auf die stärksten bzw. am meisten ausgelasteten Linien ausrichten und kann dort entsprechende Preise generieren. Die Daten eines Mitbewerbers einfach nutzen zu können, ist nicht verhältnismäßig, denn aus dem Flugzeug kriegen wir die Daten nicht. Es wäre gegenüber der Luftfahrt ein Nachteil für die Eisenbahn, wenn sie diese Daten bereitstellen müsste.

Abg. **Isabel Cademartori** (SPD): Wir haben in den vorherigen Fragen über den Erfüllungsaufwand gesprochen, der zu erwarten ist. Es gibt aber auch Einsparpotenziale. Wenn man die Branche insgesamt betrachtet, haben wir einen Wildwuchs an Apps. Jeder Verkehrsverbund betreibt eine App, teilweise mehrere. Gäbe es da nicht auch das Potenzial zur Einsparung? Sehen Sie diese Möglichkeit?

Martin Schmitz (VDV): Die Bereitstellung von Daten wird bestimmt dazu führen, dass sich auch der App-Markt etwas normalisiert. Ich glaube, wir brauchen nicht tausende von Apps, sondern ein paar gute. Wir werden sicherlich nicht nur eine App haben, sondern verschiedene, je nach Nutzer und auch nach Kooperation zwischen den Anbietern und angebotener Leistung. Das Bereitstellen qualitativ hochwertiger Daten ist daher sinnvoll. Es bedarf aber einer Trennung zwischen Geschäftsmodell und Informationspflicht bzw. Bereitstellung, um offene Systeme zu ermöglichen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Abgeordnete Broßart für die Grünen!

Abg. **Victoria Broßart** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Ich habe eine Frage an Herrn Pape. Wir haben den Wissenschaftlichen Dienst des Bundestags gebeten, ein juristisches Gutachten zum IVSG anzufertigen. Das IVSG regelt zum Beispiel, wie falsche Daten korrigiert werden sollen. Aber es gibt keine Vorabprüfung, ob die gelieferten Daten zumindest plausibel sind. Weiterhin verliert es auch kein Wort über das Thema „Haftung“, wenn es zum Beispiel zu Unfällen in Folge von falschen Daten kommt. Der Wissenschaftliche Dienst weist in seinem Gutachten allerdings darauf hin, dass in



der Neufassung des Produkthaftungsgesetzes auch auf digitale Dienste und Daten im Straßenverkehr eingegangen wird. Aus der Kombination von IVSG und Produkthaftungsgesetz ergibt sich ein Sachverhalt, den ich gerne an einem Beispiel darstellen möchte. Angenommen, an einem schönen Sonntag meldet die Schilderbrücke der Autobahn plötzlich ins Fahrzeug: Glätte 60 km/h. Das wäre offensichtlich völliger Quatsch. Wenn das Fahrzeug aber diese Daten verarbeitet und bremst und das folgende Fahrzeug fährt auf, haftet künftig der Fahrzeughersteller, was zum Beispiel Sie wären, denn Sie haben den digitalen Dienst in das Fahrzeug integriert. Es haftet nicht etwa die Autobahn GmbH oder wer auch immer die falschen Daten geliefert hat. Das bringt mich zu der Frage: Würden Sie so einen Dienst überhaupt ins Fahrzeug integrieren? Ist das nicht vielleicht sogar ein Sicherheitsrisiko? Und bräuchte es nicht so eine Art Qualitätssicherung, bevor die Daten verarbeitet werden?

Rüdiger Pape (BMW): Vielen Dank! Ich hatte in meinem Statement kurz ausgeführt: Wenn es um das autonome Fahren oder Fahrfunktionen geht, haben wir in Deutschland und in Europa mit der Typzulassungsverordnung UNECE ein relativ strenges Regelwerk, das eigentlich genau so etwas verhindert. Daher sehen wir es auch sehr kritisch, aufgrund externer Daten irgendein Fahrmanöver auszuführen. Wir verlassen uns sehr stark auf die Sensorik an Bord, die erkennt, wie schnell man fahren darf. Es gibt heute schon ein bisschen dieses Problem: Der Intelligent Speed Assistant ist seit 2024 für alle Fahrzeuge verpflichtend. Das ist die Funktion, die piept, wenn das Auto zu schnell fährt. Da haben wir heute schon das Problem, dass die Datenbasis nicht ganz stimmt. Zur Haftungsfrage müssen wir einen kleinen Exkurs ins autonome Fahren machen: Die meisten Funktionen, die heute auf der Straße sind, sind Level-2-Funktionen. Da ist noch nicht das Fahrzeug verantwortlich, sondern in letzter Instanz immer noch der Fahrer. Es könnte aber tatsächlich, wenn wir zu Level 3 oder Level 4 kämen, dieses Problem entstehen, wenn man sich allein auf diese Daten verlassen würde. Dafür gibt es den Begriff der „Funktionalen Sicherheit“ oder die ISO 26262. Sie schreibt vor, dass man immer mehrere Datenquellen haben muss, um bestimmte Daten zu verifizieren. Das Problem, das Sie ansprechen, sehen wir auch. Autonome Fahrfunktionen auf Basis von ITS-Diensten sehen wir daher auch sehr kritisch. Es ist aber gar nicht erlaubt, da ich

aufgrund der Funktionalen Sicherheit so einen Dienst gar nicht ins Auto bringen dürfte.

Abg. Victoria Broßart (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Heißt das, aus Ihrer Sicht wären diese Informationen, die von der Infrastruktur kommen, im Moment eher eine Komfortfunktion? Zukünftig wären sie – ich sage mal – ein möglicher zusätzlicher Pfad, um das, was aber das Fahrzeug selbst erarbeitet, zu stützen bzw. zu verifizieren?

Rüdiger Pape (BMW): Richtig! Es ist aber ein bisschen mehr als eine Komfortfunktion. Da wir zum Beispiel den Intelligent Speed Assistant einbauen müssen, wäre es schon gut, eine verlässliche Quelle zu haben, wo ich wann wie schnell fahren darf. Die Daten haben wir. Wenn man sich Tests anschaut, sind die herstellerabhängig unterschiedlich genau. Das wäre ein Beispiel, wo auch die Erweiterung des Scopes helfen würde, auf allen Straßen die Daten verfügbar zu haben. Den genauen Zeitpunkt kann ich jetzt nicht nennen, aber irgendwann sollen diese Daten auch auf allen Straßen in der EU verfügbar sein. Dann kann das schon mehr als eine Komfortfunktion sein. Dann kann es auch dazu führen, dass man den Dienst abschalten kann, wenn er nicht genau funktioniert.

Vorsitzender: Vielen Dank! Herr Bosch für die Fraktion Die Linke!

Abg. Jorrit Bosch (Die Linke): Vielen Dank! Meine Frage richtet sich wieder an Herrn Kaufmann. Es gab in der Runde auch einige Argumente gegen das Gesetz. Einige haben argumentiert, dass der Gesetzesentwurf zu weit gehe, da beispielsweise die Datenfreigabe direkten Konkurrenten nutzen würde. Herr Schmitz hat ausgeführt, dass vor allem die Marktmacht großer Player weiter ausgebaut würde. Wie schätzen Sie das ein? Wem schaden solche Restriktionen wirklich? Und wären sie überhaupt wirksam, um kleinere Anbieter zu schützen?

Stefan Kaufmann (WMDE): Dieses Argument kenne ich seit vielen Jahren. Mir fällt dabei aber immer wieder auf, dass es sich um eine Überzeugung zu handeln scheint, für die ich bislang keine empirische Begründung gesehen habe. In Skandinavien zum Beispiel – das sind europäisch die Vorreiter – sind seit Jahren viele offene Daten im Verkehrsbereich verfügbar. Vieles wurde auch im Ehrenamt einfach „abgekupfert und nachgemacht“ bei der Integration von Software oder beim Ausrollen von Software. Auch in den USA gibt es seit vielen



Jahren Datensharing-Anforderungen, gerade an die Anbieter von Mikromobilität auf kommunaler Ebene. Mir sind von dort keine Erkenntnisse bekannt, dass dabei irgendwelche Geschäftsmodelle kollabiert wären. Vorhin wurde angesprochen, dass Auslastungsdaten im Zweifel auch auf anderem Weg erhebbar sind. Auf mich wirkt das oft so nach dem Prinzip „Security by Obscurity“: Wenn ich das geheim halte, dann bin ich sicher. Aber gerade in der IT-Sicherheit – da kommt der Begriff her – ist seit Jahren bekannt, dass dieses Prinzip nicht funktioniert. Wenn ich es geheim halten muss, ist es nicht sicher. Dann muss man andere Sicherungsmechanismen einführen. Gerade diese besonderen Lizenzen, Entgeltvereinbarungen oder Entgeltmodelle sind kein Problem, gerade für die großen Player, die eine große Rechtsabteilung haben und das abschätzen können, und die vielleicht auch selbst den Eindruck haben, dass sie damit einen Nutzen schaffen, der sich für sie vermarkten lässt. Gerade die großen Player – auch das wurde vorhin angesprochen – haben jetzt schon alle Informationen. Ich mache ein großes Fragezeichen daran, ob sich die Marktmacht von Google signifikant durch die Bereitstellung von Mobilitätsdaten ändert. Daran habe ich große Zweifel. Man könnte jetzt sagen, dass man zwischen großen Unternehmen, die man nicht möchte, und kleinen Unternehmen, denen man die Daten zur Verfügung stellt, unterscheidet. Das bringt aber altbekannte Probleme mit sich. Es gibt die nicht kommerziellen Zweckklauseln. Die gibt es auch bei Creative-Commons-Lizenzen. Davon wird aber seit Jahren abgeraten, da man gerade auf der nicht kommerziellen Seite sofort in Graubereiche gerät. Wenn ich ein großes Unternehmen bin, das eine Rechtsabteilung hat, kann ich es mir leisten, das rechtlich zu prüfen. Wenn ich es aber einfach nur ausprobieren möchte und nicht weiß, ob ich mit einem Bein schon in dem Graubereich bin, der mir eigentlich nicht gestattet wird, werde ich eher davon Abstand nehmen und vielleicht auch beispielsweise keine Integration der Daten in das Smart Home oder die Smartwatch vornehmen. Das heißt, die Zivilgesellschaft könnte in Zukunft auch wieder einfach nur scrapen. Das funktioniert auch. Man holt sich die Daten einfach von den Anbietern, was trotz aller Sicherungsmechanismen funktioniert. Mehr kann ich dazu leider hier in der Runde nicht öffentlich ausführen. Das ist aber nicht schön. Man kann sich die Daten auch von den nachgelagerten Diensten scrapen, denen sie ver-

kauft worden sind. Bürokratieabbau wäre auch ein Punkt, den man als Argument anführen kann. Die Menschen, die die Daten nutzen möchten, wären nicht der Bürokratie ausgesetzt, irgendwelche Sondervereinbarungen abschließen zu müssen. Ich habe in den letzten Jahren immer wieder beobachtet, dass die wirklich innovativen Ideen aus den Projekten kamen, in denen Menschen einfach mal Dinge ausprobiert haben, ohne dass vorneweg überhaupt ein Geschäftsinteresse bestanden hätte, das eine Vorabinvestition oder das Abschließen von Verträgen überhaupt gerechtfertigt hätte.

Abg. Jorrit Bosch (Die Linke): Vielen Dank für die ausführliche Antwort! Ich glaube, wir haben einiges daraus mitgenommen. Ich habe noch eine zweite Frage: In den Stellungnahmen von Bitkom, BMW, bcs und VDV ist davon die Rede, dass es eine Möglichkeit geben soll, Daten zu vergüten. In der Stellungnahme von BMW wird dafür eine Trennung der Daten in unentgeltliche, zugängliche und kommerziell lizenzierte Datensätze vorgeschlagen. Was halten Sie von dem Vorschlag?

Stefan Kaufmann (WMDE): Diese Unterscheidung kann man nicht trennscharf machen. Ich bin sehr schnell in Graubereichen, auch wenn ich eigentlich gar keine Gewinnerzielungsabsicht habe. Mir könnte aufgrund von Formalismen unterstellt werden, im kommerziellen Bereich zu sein, und ich müsste bezahlen. Das macht die Anwendung hinterher an ganz vielen Stellen unmöglich.

Vorsitzender: Vielen Dank! Wir fahren fort mit der dritten Runde. Herr Jordan, bitte!

Abg. Alexander Jordan (CDU/CSU): Vielen Dank! Ich wende mich an Herrn Pape von der BMW Group. Sie haben eben schon einmal informiert, dass es nicht ausreichend ist, Rohdaten zu übertragen, sondern dass Sie einen Service erstellen müssen, der die Daten zur Verfügung stellt. Erläutern Sie doch bitte noch einmal, wie der Implementierungsaufwand bei Ihnen aussieht, bei der Erstellung des Service und bei der Verifizierung. Es muss ja auch alles getestet werden. Wie viel Zeit wird dafür in Anspruch genommen, um dem Netz gerecht zu werden?

Rüdiger Pape (BMW): Wir nennen das „das Lampenparadigma“. Wir schauen: Ist die Nebelschlussleuchte an? Liegt die Außentemperatur unter null Grad? Dann wissen wir, dass vielleicht Nebel oder Starkregen vorliegt. Wie schnell geht der Scheiben-



wischer an? Das sind tatsächlich rudimentäre, fast dumme Daten: die Frequenz des Scheibenwischers, die Nebelschussleuchte, die Außentemperatur. Geht das ABS an? Wenn mehrere dieser Ereignisse auftreten, kann man sich die anschauen und überlegen: Welches Ereignis habe ich da? Es kommt dann so ein bisschen darauf an: Was möchte man mit diesen Daten machen? Welchen Service möchte man dem Kunden zur Verfügung stellen? In dem Kontext geht man sehr stark davon aus, die Daten zu teilen, und dass das der Zweck ist. Es fehlt aber davor eigentlich die Frage danach, was denn der eigentliche Zweck ist. Warum brauche ich diese Daten? Der eigentliche Zweck wäre, zu wissen, welche Straße gesperrt ist. Darf ich in den Ort überhaupt hineinfahren? Ich habe mal einen Strafzettel bekommen, weil ich in die Stadt Rovigo gefahren bin, obwohl ich das gar nicht durfte und die Schilder für mich nicht verständlich waren. Das sind alles Zwecke, die man damit erfüllen könnte. Die Kommune kann sagen: Wo darf man fahren? Wo nicht? Wo darf man parken? Wo nicht? Wo darf man wie schnell fahren? Das sind aber keine Daten, die wir von den Fahrzeugen erhalten. Wir müssen daher die Daten aus den Sensoren berechnen. Das ist ein großer Aufwand, den wir selbst teilweise gar nicht leisten können. Wir geben die Daten an einen Service-Provider und der stellt uns wiederum aus diesen Daten und aus Daten, die er von anderen Fahrzeugherstellern erhält, Karten über eine Plattform zur Verfügung. Man kann diese Informationen dann in die Fahrzeuge einspielen und dem Kunden anzeigen: Hier ist ein Parkhaus. Hier darf man 30 km/h fahren. Hier ist ein Nachtfahrverbot.

Abg. **Alexander Jordan** (CDU/CSU): Das heißt, Sie bräuchten eine klarere Use-Case-Definition, damit Sie auch anderen OEMs ein ähnliches Verhalten von Kunden mit diesem Service ermöglichen können?

Rüdiger Pape (BMW): Es wäre schwierig, einen Use-Case in diese Regulierung zu schreiben. Das wäre zum Beispiel eine Aufgabe, die eine Nationale Stelle oder ein Mobility Dataspace übernehmen könnte. Hier könnte festgelegt werden: Was sind die Use-Cases und wie komme ich zu diesen Use-Cases hin? Man hätte das IVS-Gesetz als Grundlage, um auf die Daten zugreifen zu können. Um nochmal den Punkt der Unentgeltlichkeit aufzugreifen: Das sind eben keine Daten wie Tempolimit, mit denen man schon was anfangen kann. Das ist sehr

komplex und es gibt tatsächlich nur zwei, drei Anbieter, die damit überhaupt umgehen können. Das müsste man adressieren.

Abg. **Alexander Jordan** (CDU/CSU): Haben Sie Ihre Kollegen gefragt, wie lange sie brauchen, um so etwas zu implementieren und freizugeben bzw. es zu beauftragen, dass es jemand für sie tut?

Rüdiger Pape (BMW): Die Daten, die wir zum Beispiel nach der SRTI-Verordnung teilen müssen, teilen wir schon. Das ist auch Aufwand: Ich brauche eine Schnittstelle und ich brauche zwei, drei Leute, die sich darum kümmern. Das hält sich fast noch in Grenzen. Die Frage ist natürlich: Was ist denn das eigentliche Ziel, das mit diesem Gesetz erreicht werden soll? Was will die Bundesregierung damit erreichen? Da sehen wir noch eine Lücke. Welche Use Cases sollen den Nutzern der Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen? Vor allem in unserem Bereich besteht eine relativ große Lücke. Denn es handelt sich nicht um den Fahrplan eines Zuges, sondern bei uns ist der Umfang größer.

Vorsitzender: Danke! Für die AfD-Fraktion Herr Bochmann!

Abg. **René Bochmann** (AfD): Zunächst auch von meiner Seite vielen Dank, dass Sie Ihre Bewertungen abgegeben haben und heute persönlich hier sind, trotz der widrigen Umstände. Wir haben schon mehrfach gehört, dass diese Sache so komplex ist und noch einige Angaben fehlen. Wir sind als Mitglieder des Deutschen Bundestages bei der Gesetzgebung zum sorgsamsten Umgang mit Steuermitteln angehalten. Mein Kollege von Zons hat schon Herrn Hake gefragt, ob der berechnete Erfüllungsaufwand seiner Einschätzung nach deutlich höher als im Gesetzentwurf vorgesehen liege. Die Antwort – sinngemäß wiedergegeben – war: Konkret schwer zu beziffern, aber die eingesetzten Werte werden mit hoher Wahrscheinlichkeit den derzeitigen Stand übertreffen. Dann wurde Herr Schmitz gefragt, ob der Aufwand der Länder und Kommunen überhaupt leistbar sei. Und auch da haben wir gehört: Aufgrund der Komplexität könne man das noch nicht abschätzen. Man könnte das jetzt noch weiterführen. Ganz kurz die Frage an die Herren Hake, Schmitz und Nehrke: Können Sie uns als Parlamentarier guten Gewissens empfehlen, diesem Gesetzentwurf so zuzustimmen? Vielen Dank!

Felix Lennart Hake (Bitkom): Ich glaube, die Antwort auf die Frage ergibt sich aus unseren Stellung-



nahmen.

Gunnar Nehrke (bcs): Ich schließe mich Herrn Hake an. Ich habe schon gesagt, dass wir Änderungsbedarf sehen, auch in Bezug auf die Frage, was das an Kosten auslöst. Ich kann von meiner Seite anfügen: Wir können es ziemlich genau berechnen, wahrscheinlich auch, weil es für das Car-sharing etwas übersichtlicher ist. Wir können daher sagen, dass für die Gesamtbranche die einmalig anfallenden Kosten bei etwa 4,5 Millionen Euro und die jährlichen Kosten bei 3,2 Millionen Euro liegen. Wenn Sie das mit dem Gesamtansatz im Gesetzentwurf vergleichen, sehen Sie, dass nur auf das Car-sharing 13 Prozent der einmaligen Kosten für die Wirtschaft sowie sechs Prozent der jährlichen Kosten entfallen. Da wir nur 45.500 Fahrzeuge in Deutschland bereitstellen und auch nicht der am meisten genutzte Mobilitätsdienst sind, sind diese Prozentanteile eigentlich viel zu hoch, wenn man sich den Branchenanteil anschaut. Daher gehe ich davon aus, dass die Bundesregierung den Aufwand deutlich unterschätzt.

Martin Schmitz (VDV): Die Änderungen, die wir uns vorstellen, haben wir in unserer Stellungnahme aufgeführt. Der DELFI-Prozess, den die Länder etabliert haben, um die Daten zusammenzutragen, steht. Das läuft im Moment so, wie es eben läuft. Es wäre sehr hilfreich, wenn auch dieser Prozess durch die Aktivitäten des Bundes verbessert würde, gerade was die Datenqualität angeht oder die Frage, das Ganze mehr proaktiv zu machen und das Nachfragen zu vermeiden. Man kann da sicherlich Geld sparen, wenn man die Eigenerklärungsprozesse weglässt und im Prinzip nur bei denen nachfragt, die keine Daten oder ausreichend gute Daten liefern. Man sieht das im System. Es fehlen uns in der Branche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die das kontinuierlich nachpflegen. Das wäre sicherlich ein absolut sinnvoller Schritt. Das andere ist die Erweiterung der Datenlieferpflicht auf dynamische Daten. Wir sehen das eigentlich hier in dem Gesetz nicht. Wenn es nicht drin ist, wäre es aus unserer Sicht auch keine Mehraufwendung.

Vorsitzender: Vielen Dank! Dann hat Frau Cademartori das Wort.

Abg. **Isabel Cademartori** (SPD): Vielen Dank! Ich würde gerne Dr. Gündling noch ein paar Fragen stellen. Sie haben in Ihrem Eingangsstatement gesagt, dass aktuell nur Google die Fernverkehrsdaten

habe. Können Sie das erläutern? Hat Google eine Vereinbarung oder die Kapazität, die Daten irgendwie anders zu erheben?

Dr. Felix Gündling (triptix): Sie hatten die Kapazität – soweit ich das verstanden habe –, die Deutsche Bahn zu verklagen, dass diese die Daten offenlegt. Daraus ist dann eine bilaterale Vereinbarung entstanden, dass Google die Daten exklusiv bekommt.

Abg. **Isabel Cademartori** (SPD): Es wurde in der Anhörung schon an verschiedenen Stellen diskutiert: die Forderungen aus verschiedenen Teilen der Branche nach einer Registrierung für diejenigen, die die Daten nutzen wollen, und gegebenenfalls auch eine Lizenzierung einiger geschäftsrelevanter Daten. Wie sehen Sie das als potenzieller Nutzer solcher Daten? Diese Forderung ist ein großes Hindernis. Wäre das aus Ihrer Sicht akzeptabel? Könnte man die Forderungen zusammenbringen?

Dr. Felix Gündling (triptix): Eine Registrierung ist natürlich eine kleine Hürde. Ich glaube aber, das wäre noch verkraftbar. Einschränkungen zur Nutzung sind sehr stark davon abhängig, was das genau für eine Einschränkung ist. Bei einer Einschränkung nur für nicht kommerzielle Zwecke wäre man sehr schnell im Grauzonenbereich. Wenn ich jetzt zum Beispiel sage: Ich möchte nur die Entwicklungskosten bis auf null durch Spenden wieder hereinbekommen, bin ich nicht kommerziell. Aber bei so etwas ist man natürlich immer sehr vorsichtig, wenn man keine Rechtsabteilung im Hintergrund hat.

Abg. **Isabel Cademartori** (SPD): Sie hatten auch über die Datenqualität bzw. die Notwendigkeit guter Daten gesprochen. Was könnten aus Ihrer Sicht Verbesserungen sein, um das zu gewährleisten?

Dr. Felix Gündling (triptix): Ein wichtiger Schritt dafür ist auf jeden Fall dieser Feedback-Kanal, der schon eingeführt ist. Nur hat das nicht den gewünschten Effekt, wenn es überhaupt keine Konsequenzen hat, keine gute Datenqualität zu liefern. Daher ist es aus unserer Sicht auf jeden Fall sinnvoll, diese Konsequenzen schon im Gesetz vorzusehen, und es in irgendeiner Form zu bestrafen, wenn die Datenqualität nicht gegeben ist. Datenqualität heißt dabei nicht nur, dass die Daten in irgendeiner Form vollständig sind, sondern dass sie zum Beispiel auch aktuell sind. Gegenwärtig werden zum Beispiel die Daten im Nahverkehr, konkret im SIRI-



Format, nur alle fünf Minuten auf den Nationalen Zugangspunkt hochgeladen. Wer schon mal Bahn gefahren ist und kurzfristig einen Gleiswechsel mitbekommen hat, der weiß, wie viel fünf Minuten sind. In dem Moment ist der Zug auf dem Nebengleis wahrscheinlich schon wieder abgefahren. Aktualität ist sowohl bei den statischen Daten als auch bei den Echtzeitdaten wichtig.

Abg. **Isabel Cademartori** (SPD): Vielen Dank, Herr Schmitz! Sie haben gerade ausgeführt, dass es wichtig sei, dass die Nationale Stelle auch proaktiv Daten einfordert oder auf das richtige Format hinweist. Reicht das aus Ihrer Sicht oder bräuchte es auch Sanktionsmöglichkeiten für besonders unwillige Datenbereitsteller?

Martin Schmitz (VDV): Da ich eine gewisse Aufgabe und Funktion habe, kann ich das natürlich nicht unterstützen, da das meine Mitglieder betreffen würde. Sicherlich hilft auch eine gewisse Sanktionsmöglichkeit. Wir merken in der Praxis, dass es effektiv ist, wenn proaktiv nachgefragt wird. Es ist selten so, dass Unternehmen eigentlich gar nicht wollen, sondern es fällt im Prozess manchmal gar nicht auf, dass die Daten nicht passen oder nicht stimmen. Man sieht es nur über die Kontrollprozesse. Meistens kann man das über Gespräche klären und eine Verbesserung der Datenlandschaft erreichen. Ich würde gerne noch etwas sagen: Ob Google die DB verklagt hat, weiß ich gar nicht. Aber es gibt die Möglichkeit, an dynamische Daten zu kommen. Das ist sicherlich eine Frage der Rechtsabteilung und der Durchsetzungsmöglichkeit, aber man kommt an die Daten heran. Die sind nicht unter Verschluss, sondern man kann diese Daten auch nutzen. Das andere ist: Wie viele Daten stellt man auf dem Server zur Verfügung? Der Fünf-Minuten-Intervall ist einfach entstanden, da man die Datenmenge auch beherrschen muss. Wenn man jetzt auf einen Sekundentakt geht, mit Echtzeitdaten, auch mit allen anderen Daten, entsteht irgendwann auch ein sehr großer Datenberg, der sicherlich für verschiedene Zugriffsmöglichkeiten interessant ist. Auf der anderen Seite müssen diese Daten aber auch bereitgestellt, abgespeichert, gesammelt und kontrolliert werden. Dabei muss man bedenken: Was kostet uns das? Dann kommen wir zum Geschäftsmodell: Was will ich eigentlich erreichen? Daher finde ich den Zwischenschritt, über die statischen Daten zu gehen, ganz sinnvoll. Bei den dynamischen Daten sollte man über einen Ver-

trag regeln, dass man sie direkt abgreifen kann, und vielleicht in der nächsten Zeit noch einmal nachschärfen.

Vorsitzender: Vielen Dank! Als Nächste Kollegin Broßart für die Grünen!

Abg. **Victoria Broßart** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Ich habe eine Frage an Herrn Hake: In dem schon von mir erwähnten Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes kommt dieser auch zu dem Schluss, dass die Verordnungsermächtigungen in § 14 mindestens konkretisierungsbedürftig sind und in der jetzigen Form grundgesetzwidrig sein könnten. So erlaubt zum Beispiel § 14 Absatz 2, Pflichten von Stellen nach dem Gesetz festzulegen, aber es ist nicht eindeutig, wer genau betroffen ist und wie weit die Regelungen gehen dürfen. Weiterhin ist unklar, wie viel durch das Ministerium ergänzt oder verändert werden darf bezüglich der Aufgabe und der Befugnisse der Nationalen Stelle. So eine Verordnung, auch insbesondere ohne die Zustimmung der Länder, zu erstellen – und jetzt zitiere ich wörtlich aus dem Gutachten – „[...] dürfte gegenwärtig zumindest in Teilen nicht den verfassungsrechtlichen Anforderungen gemäß Artikel 80 Absatz 1 und 2 Grundgesetz entsprechen.“ Herr Hake, Sie hatten in Ihrer schriftlichen Stellungnahme auch geschrieben, dass § 14 und die Verordnungsermächtigungen aus Ihrer Sicht zu weitgehend sind. Wo liegen Ihre Bedenken? Wo sehen Sie die Gefahren, was die Befugnisse des Ministeriums angeht?

Felix Lennart Hake (Bitkom): Vielen Dank! Sie sprechen einen wichtigen Punkt an. Es ist auch spannend, dass Sie das Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes heranziehen und damit auch die Sorgen aus der Branche aufgreifen. Wir führen gerade eine sehr wichtige Diskussion darüber, welchen Umfang bzw. welchen Scope dieses Gesetz hat und auch welche Datenarten und welche Datenkategorien zu welchen Konditionen bereitgestellt werden müssen. Ich glaube, das ist ein ganz entscheidender Teil des parlamentarischen und des politischen Prozesses. Jetzt hat das BMV vielleicht die Chance gesehen, das so zu beschließen und es dann in Zukunft per Verordnung festlegen zu können. Da würden wir gerade mit Blick auf die Pflichten von Dateninhabern, der Datenmittler und der Datennutzer, aber auch die Art der Daten, ihre Qualität und die Anforderungen anmerken, dass es der Komplexität der Sache nicht gerecht wird, wenn



das einfach per Verordnung festgelegt würde. Es geht eben darum, viele in diesen Prozess einzubinden, insbesondere auch den Bundesrat und den Bundestag. Es ist aus unserer Sicht ganz wichtig, das noch einmal anzupassen, damit mindestens Bundestag und Bundesrat mit diesen Fragen befasst werden und natürlich auch die Branche, die Zivilgesellschaft und die Wissenschaft.

Abg. **Victoria Broßart** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Dann möchte ich Herrn Schmitz dieselbe Frage stellen. Auch der VDV hatte die Verordnungsermächtigung im Vorfeld kritisiert. Wo sind Ihre Bedenken?

Martin Schmitz (VDV): Generell ist zu bemerken, dass durch aufwendigere Datenerfassungsmodelle Kosten auf die Kommunen verlagert werden. Auch stellt sich die Frage: Wie können wir Prozesse, die jetzt schon aufgestellt sind, und auch Datenvorgaben weiter nutzen, ohne dass sie im Nachgang geändert werden müssen? Dadurch müssten Kosten auf alle umgewälzt werden, weil sie eben ihre Datensysteme neu aufstellen müssten.

Abg. **Victoria Broßart** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank! Wir hatten seinerzeit in der Ampel das Mobilitätsdatengesetz als Idee. Damals war die Überlegung, dass im Nationalen Zugangspunkt die ankommenden Daten entsprechend in die von der EU vorgeschriebenen Standardformate übersetzt werden müssen. Im IVSG ist es genau andersherum. Die Dateninhaber müssen sich darum kümmern, wie sie die Daten ins Standardformat bringen. Dazu würde ich gerne Herrn Nehrke fragen: Wie hoch sehen Sie den Aufwand, diese Daten in den vorgegebenen Formaten überhaupt bereitzustellen?

Gunnar Nehrke (bcs): Die europäischen Datenformate sind NeTEx-NewModes und SIRI. Die werden in der Carsharing-Branche nirgendwo in Europa benutzt. Der Transformationsaufwand findet also nur für die Gesetzgebung statt. Das ist mit 2,2 Millionen Euro der größte Posten im Aufwand überhaupt. Es wäre besser gewesen, diese Gesetzesfolge auch direkt mit dem Gesetz zu verbinden. Diese Datenformate enthalten 40 Positionen, die gar nicht alle benutzt werden müssen. Die Carsharing-Branche benutzt standardmäßig höchstens 20 davon, um auch Reise- und Auskunftssysteme zufrieden zu stellen. Hier existiert ein riesiger Spielraum, ob es am Ende sehr teuer wird oder nur ein bisschen teuer. Das

wird alles in Verordnungen geregelt, die das Ministerium allein beschließen will. Das halte ich für eine sehr schwierige Konstruktion.

Vorsitzender: Vielen Dank! Und jetzt Herr Bosch!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Vielen Dank! Herr Kaufmann, ich habe zwar heute kein Argument gegen freie Daten gehört, aber ich habe es zumindest in den schriftlichen Stellungnahmen gelesen: Bewegungsmuster und Abwesenheitszeiten von Privatpersonen würden erkennbar, was Tracking und andere Formen der Überwachung ermöglichen würde. Wie schätzen Sie diese Gefahr ein? Kann man mit geeigneten Verfahren gegensteuern?

Stefan Kaufmann (WMDE): Vielen Dank! Das Problem ist seit Längerem bekannt und wird auch in der „Szene der Mobilitätsdatenstandardisierung“ diskutiert. Ich erinnere mich noch, dem bereits im Jahr 2019 begegnet zu sein. Damals war es nach den internationalen Standards schon gang und gäbe, nicht immer denselben Identifier bzw. Identifizierungskennzeichen für ein Fahrzeug zu verwenden. Demnach wird ein Fahrzeug an Stelle A mit der Kennung „ABC 123“ entliehen und an einer anderen Stelle mit der Kennung „XY 5678“ zurückgegeben. Das ist international üblich. Darin ist eine Pseudonymisierung enthalten. Es gibt weitere Verfahren, in denen Unschärfen in der Geolokation oder den Zeiten hineingebracht werden. Wenn das ein Problem wird, liegt es meistens daran, dass man sich nicht an diese internationalen Standards gehalten hat und man ein eigenes „Süppchen gekocht“ hat. NeTEx kam vorhin zur Sprache: Ich habe schon in meiner Diplomarbeit im Jahr 2014 darüber geschrieben. Es war damals schon klar, dass der europäische Weg Richtung NeTEx geht. Es handelt sich hauptsächlich um technische Schulden. Das sind Designentscheidungen, die man bei der Standardisierung des eigenen Datenmodells getroffen hat, die man aber auch anders hätte treffen können und vielleicht auch hätte treffen sollen. Die Bereitstellungspflichten machen meines Erachtens eher auf dieses Problem aufmerksam.

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Zuletzt hatten wir vor allem eine Diskussion über Kosten und Nutzen des Gesetzes. Herr Kaufmann, ich bitte Sie, noch einmal kurz auszuführen: Was wäre der Nutzen für die Gesellschaft in Deutschland und in Europa, wenn wir dieses Gesetz tatsächlich einführen?



Stefan Kaufmann (WMDE): Der Nutzen wäre Europa, wie Sie gesagt haben. Wir hätten nicht mehr nur die eine App, keine Deutschland-App, sondern wir würden einen Raum für eine Vielfalt verschiedener Lösungen für verschiedene Anwendungsfälle schaffen. Das wäre auch ein Raum für ganz viele innovative Lösungen, die aus der Mitte der Zivilgesellschaft kommen können. Sie hatten vorhin erwähnt, dass spendenfinanzierte Apps bei einer nicht kommerziellen Lösung ein Problem seien. In Deutschland ist für einen eingetragenen Verein im Sinne der Abgabenordnung die Herstellung freier Open-Source-Software nicht steuerbegünstigt. Damit kann man kein steuerbegünstigter Verein sein. Wenn ich Spenden einsammle, handelt es sich um Schenkungen. Das sind kommerzielle Tätigkeiten. Daher ist es sinnvoll und notwendig, die Informationen zu jedem Zweck wiederverwenden zu können, um damit auch Möglichkeiten zu schaffen, die nicht einer geschäftsmäßigen Verwertung unterliegen müssen. Somit können sich nicht nur große Konzerne zum Beispiel durch Klagen und im Zweifelsfall außerhalb des Gesetzes Zugang verschaffen. Es kann so auch ein Raum für Anwendungen geschaffen werden, über die wir noch gar nicht nachgedacht haben. Ich weiß nicht, ob Flugtaxi jemals kommen. Wir könnten sie dann aber in die intermodale Verkehrskette einbeziehen, ohne dass ein Verkehrsunternehmen oder ein Carsharing-Anbieter Investitionen tätigen müsste, um das mit spekulativer Absicht in die eigene App bzw. die eigene Auskunft zu übernehmen.

Abg. Jorrit Bosch (Die Linke): Ich habe beobachtet, dass Sie fleißig mitgeschrieben und sich Notizen gemacht haben. Haben Sie denn noch etwas? Ich möchte Ihnen die Möglichkeit einräumen, zu sagen, was Sie noch nicht sagen konnten.

Stefan Kaufmann (WMDE): Es wird immer ganz viel darüber diskutiert, dass Investitionen getätigt würden, und die geschützt werden müssten. Das wäre dann ein Leistungsschutzrecht. Das haben wir auf europäischer Ebene beispielsweise beim Herstellerrecht für Datenbanken, was schon ein Privatisierungsmechanismus ist, um faktisch beobachtbare Sachverhalte aus der realen Welt vor Wiederverwendung zu schützen. Ich halte es für ein wichtiges Argument, dass diese Informationen zu jedem Zweck wiederverwendet werden können, nicht nur in freien Projekten wie der Wikipedia. Es sollte durch nationale Sonderlösungen an der Stelle fak-

tisch kein Leistungsschutzrecht durch die Hintertür etabliert werden. Vor allem sollten wir auch keine nationalen Standards schaffen, die vielleicht für die Interessenvertreter hier akzeptabel sind. Die Daten sollten paneuropäisch und auch jenseits der EU, zum Beispiel in der Schweiz, von anderen Akteuren wiederverwendet werden können, zum Beispiel für Mobilitätsauskünfte von Tür zu Tür quer durch Europa unter Nutzung aller Verkehrsmodi. Vielen Dank!

Vorsitzender: Wir hätten noch etwas Zeit für eine vierte Runde. Ich schaue in die Runde, ob es den Wunsch gibt: Einige nicken. Herr Dr. Geissler, stellen Sie Ihre Frage!

Abg. Dr. Jonas Geissler (CDU/CSU): Ich habe eine Frage an Herrn Nehrke: Vorhin wurde über statische und dynamische Daten gesprochen und auch über die Unterscheidung im Carsharing-Bereich. Sind statische Daten unter Umständen dynamische Daten?

Gunnar Nehrke (bcs): Statische Daten sollen unter Umständen dynamische Daten sein? Ist das die Frage?

Abg. Dr. Jonas Geissler (CDU/CSU): Bei den dynamischen Daten sind wir sehr schnell bei Auslastungsdaten. Verstehe ich das richtig, dass, wenn man im Carsharing-Bereich statische Daten abfragen würde, die sie veröffentlichen müssten, dies eigentlich die dynamischen Auslastungsdaten wären, die die Bahn auch verpflichtend zur Verfügung stellen muss? Ist das korrekt oder sehe ich das falsch?

Gunnar Nehrke (bcs): Ich würde sagen: Es ist nicht durchgehend richtig. Zum einen ist das von Carsharing-Produkt zu Carsharing-Produkt unterschiedlich. Es gibt in Deutschland ein starkes stationsbasiertes Carsharing. Das sind die Anbieter im ländlichen Raum und in kleinen Städten. Dort gibt es einen starken Unterschied zwischen statischen und dynamischen Daten. Allein aufgrund der statischen Daten entsteht schon eine sinnvolle Auskunft, denn da geht es um Stationen. Die bleiben, wo sie sind, und wechseln nicht dynamisch den Ort. Beim Free Floating Carsharing, bei dem Fahrzeuge umlaufen, ist das ein bisschen anders. Dabei ist die Verfügbarkeit direkt mit dem Fahrzeugstandort verbunden. Hier stimmt das ein bisschen, was Sie sagen. Aus diesem Grund haben wir angeregt, einen Schutzmechanismus in den Auskunftssys-



temen vorzusehen. Wir wollen diese Daten nicht vorenthalten, aber wir wollen sie nicht jedem für jeden Zweck geben.

Abg. Dr. Jonas Geissler (CDU/CSU): Die zweite Frage richtet sich an Herrn Hake und Herrn Schmitz. Wie kriegen wir es mit dem Gesetz hin, dass Reiseauskünfte im Rahmen einer Lizenzierung immer möglich sind, obwohl sie einen kommerziellen Zweck darstellen, und dass in diesem Fall zum Beispiel keiner widersprechen kann und ihre Geschäftsgeheimnisse trotzdem geschützt werden?

Felix Lennart Hake (Bitkom): Wenn es das Ziel ist, das so auszulegen, wäre es möglich. Man könnte das über die Standardlizenzen lösen und da diesen konkreten Verwendungs- oder Nutzungszweck festhalten. Es stellt sich dann jedoch wieder die Frage nach der Auskunft und dem Vertrieb. Das ist nochmal ein anderes Thema. Das muss man sauber trennen. Ich weiß nicht, ob Kollege Schmitz dazu eine etwas spezifischere Auskunft geben kann. Ich will jetzt kein Rechtsgutachten abgeben, aber man könnte es sicherlich regeln, wenn man es wollte. Es stellt sich dann aber direkt die Frage: Wer betreibt diese Auskunft? Das ist sicherlich auch nicht ganz irrelevant.

Martin Schmitz (VDV): Das ist eine schwierige Frage. Eigentlich kann ich auch nicht mehr sagen, als was Herr Hake gerade gesagt hat. Zum Schluss sind es zwei Regelwerke, die das beinhalten. Es kann eigentlich nur eine Aufforderung sein, allgemeine Lizenzen zu ermöglichen. Aber wie man das umsetzt, kann ich Ihnen rechtlich auch nicht empfehlen.

Vorsitzender: Herr von Zons, bitte!

Abg. Ulrich von Zons (AfD): Eine kurze Nachfrage an Herrn Schmitz. Wir hatten schon einige Male über die Finanzierung des Ganzen gesprochen. Sehen Sie Einsparmöglichkeiten, was den Erfüllungsaufwand angeht? Könnten Sie vielleicht dazu etwas ausführen? Danke!

Martin Schmitz (VDV): Danke! Einsparmöglichkeiten in gewissem Sinne: Wir wollen ja auch Daten zur Verfügung stellen und einen attraktiven Zugang zum ÖPNV haben. Im ÖPNV haben wir den Vorteil, dass es die DELFI-Struktur der Länder schon gibt, in der wir die Datenaufbereitung von Verkehrsunternehmen über die Verbünde hin zum NAP bereits aufgebaut haben. Wir stellen uns vor, dass wir

diese Struktur stärken und in die Planungen integrieren, sodass wir effizient vorangehen können. In dem Bereich sind viele Schnittstellen und Daten schon spezifiziert. Auch da könnten wir uns vorstellen, dass die DELFI-Teilnehmer, die diese Daten spezifiziert haben, in den Prozess integriert werden, um ihn weiterzuentwickeln. Eine Person, die bei der BAST die Verantwortung übertragen bekäme, sollte das nicht einfach umwerfen können, sondern man sollte auf diesen vorhandenen Prozessen aufbauen und damit weiterarbeiten.

Vorsitzender: Frau Kollegin Cademartori!

Abg. Isabel Cademartori (SPD): Ich würde vielleicht Herrn Schneider die Gelegenheit geben, auf die verschiedenen Einwände aus seiner Sicht zu antworten.

Paul Schneider (WupperInst): Vielen Dank! Wir haben gerade viel über den Erfüllungsaufwand gesprochen. Es kostet natürlich, diese Daten bereitzustellen und eine hohe Qualität zu liefern. Wir sollten aber nicht vergessen, dass dem auch substantielle Einsparungsmöglichkeiten gegenüberstehen. Im Moment gibt es hunderte Mobilitäts-Apps öffentlicher Verkehrsunternehmen, die gleichzeitig entwickelt, betrieben und vermarktet werden müssen. Diese Kosten können eingespart oder deutlich gesenkt werden. Es können sehr hohe Kosten auch im Bereich des Klimawandels eingespart werden. Wir wissen: Jede Tonne CO₂ kostet 200 bis 300 Euro. Es können substantielle Mittel eingespart werden, wenn eine Verlagerung vom privaten Pkw auf andere Mobilitätsoptionen gelingt, ohne dass man Menschen dazu zwingt, irgendetwas anders machen zu müssen, sondern man effizientere, interessantere und besser integrierte Angebote schafft. Das gilt auch für die Anbieterseite. Im Moment muss ein Sharing-Dienst für jede Integration in einen anderen Reiseinformationsdienst andere Standards erfüllen. Dafür ist wieder eine Schnittstelle erforderlich. Und die muss bezahlt werden. Die Standardisierung kann auch bei den Geschäftsleuten tatsächlich Geld einsparen. Ich finde auch das Thema „Sanktionierbarkeit der Nicht-Bereitstellung von Daten“ sehr wichtig. Wir hatten bereits im Personenbeförderungsgesetz Regelungen, nach denen gewisse Daten hätten bereitgestellt werden müssen. Das ist aber nicht passiert. Und es gab keine Sanktionsmöglichkeiten. Es gab hier vorhin die Aussage, dass die Nicht-Bereitstellung auch daran liegen könnte, dass man es nicht auf dem Schirm habe



oder man vielleicht nicht gut genug wisse, wie man es macht. Die Verbände haben daran gearbeitet. Der Taxiverband hat tausende Online-Seminare veranstaltet, um die Mitgliedsunternehmen dazu zu befähigen. Es ist wichtig und richtig, das zu tun, aber es hat nicht dazu geführt, dass die Daten wirklich bereitgestellt werden. Es ist nicht mit einer einmaligen Sanktion eines Geldbetrags von zum Beispiel 50.000 Euro – was derzeit im Raum steht – getan. Was sind 50.000 Euro für Google, ein Dotcom-Unternehmen oder die Deutsche Bahn? Das ist völlig irrelevant. Die Sanktion muss am Umsatz orientiert sein und sie muss wiederkehrend sein, damit sich die Unternehmen nicht einmal freikaufen können, einmal überlegen: Möchte ich diese Strafe bezahlen oder nicht? Sie müssen kontinuierlich dazu gehalten werden, die Daten tatsächlich bereitzustellen. Dafür kann man Übergangsfristen schaffen und auch Unterstützung anbieten. Aber am Ende des Tages muss es eine Sanktionierbarkeit geben, damit die Vorgaben umgesetzt werden. Wir reden hier viel über Aufwände, aber schauen wir uns den Nutzen an: Wir könnten tatsächlich etwas schaffen, was Mobilität für die Menschen in der Stadt und auf dem Land erleichtert. Wir könnten eine positive Vision schaffen, wie sich Dinge zum Guten verändern können, in einer Zeit, in der so vieles um uns herum nicht funktioniert. Sie haben hier die Möglichkeit, mit dem Gesetz tatsächlich etwas zu bewegen, und ich würde mich sehr freuen, wenn Sie die nutzen.

Vorsitzender: Frau Broßart für die Grünen!

Abg. **Victoria Broßart** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe auch eine Nachfrage an Herrn Nehrke: Sie haben gerade ausgeführt, wie Sie im Moment versuchen, die dynamischen Carsharing-Daten zu schützen. Wenn es im IVSG so nicht kommt, wie Sie das im Moment praktizieren: Ist es dann nicht doch möglich, anhand der Standorte und der Auslastungsdaten Profile von Personen zu erstellen mit Daten, wo sie wohnen, wo sie sich in ihrer Freizeit aufhalten, wo vielleicht die Kinder zur Schule gehen? Denn gerade im ländlichen Raum ist natürlich die Zahl der Personen, die Carsharing nutzen, doch überschaubar und berechenbar. Sollte es dann nicht wenigstens die Möglichkeit geben, dass sensible Daten nach einer gewissen Zeit gelöscht werden, was im Moment im Gesetz auch nicht vorgesehen ist, damit sich nicht über die Zeit eine Datensammlung ergibt, die es noch leichter macht,

solche Bewegungsdaten zu erzeugen?

Gunnar Nehrke (bcs): Wer eine Person in ein Auto einsteigen sieht, kann im Prinzip in den Carsharing-Daten sehen, wie lange dieses Auto gebucht ist und wo es wieder auftaucht. Das gilt nicht für alle Sharing-Angebote, aber bei uns ist es so. Ich glaube, dass man mit den am Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten zwei „interessante“ Anwendungen vornehmen kann: Natürlich kann man als Arbeitgeber nachverfolgen, was die eigenen Angestellten mit Carsharing-Autos in der Dienstzeit tun. Bei Carsharing-Stationen an Unternehmensstandorten ist es nun mal der Fall, dass man sehen kann, in welches Auto jemand einsteigt. Und tatsächlich kann man auch sehen, wie lange die Leute von zu Hause abwesend sind. Das sind nur zwei Beispiele. Das lässt sich aus den Daten gar nicht herausstreichen und natürlich kann man darauf Anwendungen aufbauen.

Vorsitzender: Herr Bosch!

Abg. **Jorrit Bosch** (Die Linke): Vielen Dank! Ich finde, Herr Schneider hat eigentlich schon ein schönes Schlusswort gefunden. Aber ich würde Herrn Kaufmann gerne noch einmal fragen: Wie schätzen Sie das ein, was Herr Schneider zuletzt gesagt hat, vor allem im Hinblick auf die Sanktionen, die er angesprochen hat?

Stefan Kaufmann (WMDE): Es ist nicht sinnvoll, sich ständig auf die Erstellung von Fahrplanauskünften zu konzentrieren. Das kann ich nur unterschreiben. Das Geschäftsfeld von Mobilitätsanbietern ist, Mobilität zu vermitteln, dass ich mich von A nach B bewegen kann, und nicht, eine Auskunft bereitzustellen. Niemand wird Sonntagmittag sagen: Ich kündige jetzt Netflix, weil ich Fahrpläne bekomme. Das ist nicht das eigentliche Geschäftsmodell der Anbieter. Momentan gibt es ein Oligopol von ca. zweieinhalb Anbietern, die solche Fahrplanauskünfte liefern. Das sind Exklusivdienstleister für den öffentlichen Verkehr, die im vergangenen Jahrzehnt oft auch ein Hemmnis für freie Fahrplandaten waren, da sie sich alles haben einzeln vergolden lassen. Diese Daten sind eben kein Geschäftsgeheimnis. Wir stehen momentan einem Gegenmodell gegenüber, mit dem nicht nur die interessanten Lösungen möglich sind, die jemand als Hobby, aus eigenem Interesse oder aus eigenem Antrieb entwickelt, sondern mit dem wir auch kooperative, freie und Open-Source-Software-Ent-



wicklungen herstellen können. Wir haben keine Anbieterabhängigkeit, der man auf Gedeih und Verderb ausgeliefert ist, sondern wir können kooperativ eine Zukunft entwickeln und definieren. Der Gesetzgeber kann lenken, in welche Richtung es gehen soll. Natürlich wird dies dann das Geschäftsmodell dieser zweieinhalb Anbieter verändern. Man muss aber immer den Kosten- und Nutzenfaktor gegeneinander aufwiegen. Wenn es im Ergebnis bedeutet, dass man die gegenseitige Integration nicht machen kann, ist das ein Preis, der vielleicht höher zu bewerten ist, als dass zwei Anbieter diese Geschäftsmodelle überdenken müssen.

Vorsitzender: Danke! Damit wären wir am Ende der Anhörung. Ich darf mich ausdrücklich bei allen

bedanken, die heute gekommen sind und uns geduldig und fachkundig Auskunft gegeben haben. Ich darf noch einmal darauf hinweisen: Wir haben auch unaufgefordert eingesandte Stellungnahmen erhalten, die das Sekretariat an die Büros verteilt hat. Dabei verweise ich ausdrücklich auf die Stellungnahme der Kommunalen Spitzenverbände, deren Argumente Herr Schmitz indirekt mitvertreten hat. Ich darf mich ausdrücklich bedanken und wünsche Ihnen einen guten Nachhauseweg. Passen Sie auf sich auf! Die Notaufnahmen sind voll. In diesem Sinne: Einen schönen Tag!

Schluss der Sitzung: 14:58 Uhr

Tarek Al-Wazir, MdB
Vorsitzender