

## **Stellungnahme**

**zum Referentenentwurf des Bundes-  
ministeriums für Digitales und Verkehr  
zum Mobilitätsdatengesetz**

durch den

**Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.**

Alte Leipziger Straße 6  
10117 Berlin

Berlin, 29. Mai 2024

## **I Einleitung**

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. bedankt sich für die Möglichkeit, dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) eine Stellungnahme zum Referentenentwurf des Mobilitätsdatengesetzes übermitteln zu dürfen.

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. ist die berufliche, fachliche sowie gewerbe- und sozialpolitische Interessenvertretung der über 32.000 deutschen Taxi- und Mietwagenunternehmer. Die Taxi- und Mietwagenbranche beschäftigt rund 250.000 Menschen. Die Fahrzeugflotte umfasst 99.000 Fahrzeuge (Stand: 31.12.2020), wovon 50.000 Fahrzeuge als Taxen und 45.000 Fahrzeuge als Mietwagen eingesetzt werden. Die restlichen Fahrzeuge verfügen über Mischkonzessionen (Taxi und Mietwagen in einem Fahrzeug).

Die Schaffung eines bundesweit einheitlichen Gesetzes zur Wahrung und Sicherung von Mobilitätsdaten begrüßt der Bundesverband ausdrücklich – auch und gerade mit Blick auf die Möglichkeiten, die ein zentral gebündelter Pool von Bewegungsdaten für die Effizienz und Ausgestaltung zukünftiger Verkehre betrifft.

Anders als in anderen vom Mobilitätsdatengesetz betroffenen Marktsegmenten gelten für den Bereich Taxi und Mietwagen bereits umfangreiche Datenlieferpflichten, die sich aus dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Verbindung mit der Mobilitätsdatenverordnung ergeben. Insofern fokussiert diese Stellungnahme auf die Veränderungen, die das Inkrafttreten des Mobilitätsdatengesetzes rechtlich und faktisch gegenüber dem Status Quo gem. Mobilitätsdatenverordnung bringen würde.

Der vorliegende Entwurf würde im Ergebnis Verantwortung für die Datenbereitstellung von den großen Marktakteuren auf die Kleinen und Kleinsten übertragen. Plattformen wie Uber müssten nach dem vorliegenden Entwurf als Vermittler keine Daten über den Gelegenheitsverkehr mehr liefern, obwohl sie diese haben und nutzen. Ein selbstfahrender Taxi-Unternehmer mit einem Fahrzeug hingegen soll nun einbezogen werden. Das wäre eine Verschlechterung gegenüber dem rechtlichen Status Quo, ist nicht sachgerecht und kann nicht Sinn und Zweck der Einführung eines Mobilitätsdatengesetzes sein.

Vor diesem Hintergrund machen wir mit dieser Stellungnahme auf sechs wesentliche Aspekte aufmerksam, die dringend der Anpassung bedürfen:

- Rechtssystematische Verzahnung mit dem PBefG
- Behördliche Kontrollaufgaben als Ziel aufnehmen
- Datenlieferpflichten auch für Vermittler
- Keine Datenlieferpflichten für Ein-Wagen-Unternehmer
- Datenhierarchie beachten
- Anpassen einer Regelung im PBefG an Datenverfügbarkeit

## II Welche Datenlieferpflichten gibt es derzeit?

Bereits heute gelten Datenlieferpflichten. Verpflichtet sind gem. § 3a Abs. 1 PBefG:

- Unternehmer
- Vermittler

Vermittler sind Unternehmen, die eine Beförderung vermitteln (§ 2 Abs. 1b PBefG), die Vermittlung und Durchführung der Beförderung organisatorisch und vertraglich aber nicht verantwortlich kontrollieren (§ 1 Abs. 1a PBefG). Unternehmen, die die Vermittlung und Durchführung der Beförderung organisatorisch und vertraglich kontrollieren sind Unternehmer im Sinne des PBefG (ebd.). Im Ergebnis sind damit zunächst alle Akteure im Marktsegment Taxi und Mietwagen zur Datenlieferung verpflichtet.

Eine wichtige Ausnahme hiervon formuliert § 3a Abs. 3 PBefG. Dort heißt es: „Natürliche oder juristische Personen, die als Einzelunternehmer firmieren, sind von der Bereitstellungspflicht [...] ausgenommen.“ Hierzu heißt es konkretisierend in der Gesetzesbegründung: „Einzel-Unternehmer ohne eigene Mitarbeiter oder Soloselbständige sind nach Absatz 3 Satz 1 von der Übermittlungspflicht ausgenommen. Im Hinblick auf diese Adressaten kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Nutzen durch die Datenbereitstellung die bei den Verpflichteten entstehenden Aufwendungen überwiegt. Die Bereitstellung von statischen und dynamischen Daten wäre hier unverhältnismäßig.“ (BT-Drs. 19/26175). Wichtig: Durch die Verpflichtung von Vermittlern werden relevante Daten von Einzelunternehmern, die an Vermittlungssysteme angeschlossen sind, dennoch an den Nationalen Zugangspunkt übermittelt.

### III Empfehlungen des Bundesverband Taxi und Mietwagen

#### 1 Rechtssystematische Verzahnung mit dem PBefG

Nach dem vorliegenden Referentenentwurf gibt es keinen Bezug im Mobilitätsdatengesetz auf das PBefG und keinen Bezug im PBefG auf das Mobilitätsdatengesetz. Die Gesetze hängen aber eng zusammen, insb. weil Daten für Geschäftsmodelle und die Gewerbeaufsicht im Rahmen des PBefG von großer Relevanz sind. Der Bundesverband empfiehlt:

- **Ergänzen von § 3 Abs. 2 MobDG** um die hervorgehobenen Worte: „Im Übrigen gelten für dieses Gesetz die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Verordnung (EU) 2023/1804, des Artikels 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926, des Artikels 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670, des Artikels 2 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 und des Artikels 2 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 **sowie des PBefG.**“

**Begründung:** An verschiedenen Stellen muss auch auf Begrifflichkeiten des PBefG zurückgegriffen werden. Dies bezieht sich insb. auf die Begriffe Unternehmer, Vermittler und Genehmigungsbehörde.

- **Ergänzen von § 11 Abs. 1 MobDG** um den hervorgehobenen Satz: „Zuständige Aufsichtsbehörde für die Durchführung dieses Gesetzes ist das Bundesamt für Logistik und Mobilität (Bundesamt). **Die Befugnisse der Genehmigungsbehörden nach PBefG bleiben hiervon unbeschadet.**“

**Begründung:** Die Genehmigungsbehörde kann und soll auch Mobilitätsdaten nach MobDG nutzen, um der Aufsicht über die Personenbeförderung nachzukommen. Kommt ein Unternehmen den Datenlieferpflichten aus dem MobDG nicht nach, kann dies auf eine Unzuverlässigkeit des Unternehmers i.S.v. § 13 Abs. 1 Nr. 2 PBefG hinweisen. Die eingefügte Formulierung stellt klar, dass die Genehmigungsbehörde die Datenlieferung im Rahmen ihrer Zuständigkeit fordern kann, ohne hierfür das BALM einschalten zu müssen. Diese Klarstellung ist deshalb geboten, weil die Datenlieferverpflichtung künftig nicht mehr im PBefG selbst geregelt ist (durch Streichung von § 3a PBefG).

## 2 Behördliche Kontrollaufgaben als Ziel aufnehmen

In der Begründung zum PBefG inkl. der dort bislang verankerten Datenlieferpflicht heißt es: „Zudem wird für Unternehmer im Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen und für Vermittler, die nicht Beförderer im Sinne des PBefG sind, eine Pflicht zur Bereitstellung statischer und dynamischer Mobilitätsdaten eingeführt, die insbesondere Zwecken der Aufsicht und Kontrolle durch die zuständigen Behörden dient“ (BT-Drs. 19/26175). Diese Kontrollaufgabe fehlt in der Zweckbestimmung des MobDG, gehört hier aber systematisch hinein.

Der Bundesverband empfiehlt:

- **Ergänzen von § 2 Abs. 1 MobDG** um die hervorgehobenen Worte: „Zweck dieses Gesetzes ist es, auf die Dekarbonisierung des Verkehrssektors, die Ermöglichung von Innovationen und neuen Geschäftsmodellen sowie die Bereitstellung einer Datengrundlage für behördliche Aufgabenerfüllung wie die Verkehrsplanung **und die Aufsicht** hinzuwirken.“

**Begründung:** Die Aufsicht ist nicht weniger wichtig geworden, nur weil die Datenlieferpflicht nun im MobDG statt im PBefG geregelt wird.

- **Ergänzen von § 2 Abs. 2 MobDG** um eine neue Ziffer 8: „Zudem in Absatz 1 genannten Zweck verfolgt dieses Gesetz insbesondere die Ziele [...] **8. Behörden den einfachen Zugang zu für die Aufgabenerfüllung zweckdienlichen Daten zu ermöglichen.**“

**Begründung:** Die Aufsicht ist nicht weniger wichtig geworden, nur weil die Datenlieferpflicht nun im MobDG statt im PBefG geregelt wird.

## 3 Datenlieferpflichten auch für Vermittler

Das PBefG verpflichtet ausdrücklich auch Vermittler zur Lieferung von Daten an den Nationalen Zugangspunkt (vgl. Gliederungspunkt II dieser Stellungnahme). Eine solche Verpflichtung ergibt sich nicht aus dem Referentenentwurf zum MobDG und nicht aus den Rechtsakten der Europäischen Union, auf die referenziert wird. Eine solche Verpflichtung ist aber überaus sinnvoll, weil es sich gerade bei Vermittlern um die Akteure handelt, die bereits viele Daten aggregiert haben. Daher bedarf es dringend einer Klarstellung und Ergänzung. Einer solchen Ergänzung steht auch das

einschlägige Unionsrecht nicht entgegen. Die Delegierte Verordnung 2017/1926 steht darüber hinaus gehenden nationalen Auflagen nicht im Wege.

Der Bundesverband empfiehlt:

- **Ergänzen von § 3 Abs. 1 Nr. 3 MobDG** um den hervorgehobenen Verweis: „Dateninhaber“ Personen und Einrichtungen nach Artikel 2 Nummer 11 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926, Artikel 2 Nummer 14 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670, **Unternehmer und Vermittler nach § 1 PBefG** sowie Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Zapfstellen für alternative Kraftstoffe oder deren Eigentümer nach Artikel 20 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804“

**Begründung:** Durch die Ergänzung wird zweifelsfrei klar gestellt, dass all diejenigen, die Leistungen nach dem PBefG anbieten, Dateninhaber sind. Da in der Praxis teilweise strittig ist, ob einzelne Unternehmen Unternehmer oder Vermittler sind, wird auf Unternehmer und Vermittler abgestellt, so dass sich diese Frage in Bezug auf das MobDG gar nicht erst stellt.

#### **4 Keine Datenlieferpflichten für Ein-Wagen-Unternehmer**

Für Kleinstunternehmer stellt die Datenlieferpflicht eine unverhältnismäßige Belastung dar. Zu dieser Einschätzung kommt ausdrücklich auch der Bundestag in der Begründung zum PBefG (vgl. Gliederungspunkt II dieser Stellungnahme). Die im PBefG vorgesehene Ausnahme von der Datenlieferpflicht würde durch den aktuellen Entwurf zum MobDG wegfallen. An der Bewertung des Bundestages hat sich aber in der Sache nichts geändert. Die Ausnahme sollte aufgenommen werden, jedoch hinsichtlich ihres Anwendungsbereichs präziser formuliert werden. Die Ausnahme ist auch deshalb geboten, weil beim selbstfahren Einzelunternehmer andernfalls ein Tracking einer Person möglich wäre inklusive eines Rückbezugs auf personenbezogene Daten, was Art. 5 Abs. 7 Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 ausdrücklich ausschließt.

Eine solche Ausnahme ist vereinbar mit dem einschlägigen Unionsrecht. Der Wortlaut von Art. 5 der Delegierten Verordnung 2017/1926 wird eingeschränkt durch den vorangestellten Verweis in Art. 1 Abs. 3: „Diese Verordnung wird im Einklang mit Artikel 5 der Richtlinie 2010/40/EU angewandt.“ Damit wird verwiesen auf

wesentliche übergeordnete Grundsätze, darunter nach Anhang II zur Richtlinie 2010/40/EU Buchstaben a und c Effektivität und Verhältnismäßigkeit.

Der Bundesverband empfiehlt:

- **Einfügen eines neuen Absatzes 1a in § 4 MobDG: „Abweichend von Absatz 1 besteht eine Verpflichtung zum Bereitstellen von Mobilitätsdaten nicht a) für Dateninhaber, die ausschließlich nachfrageorientierten Verkehr anbieten und über weniger als zwei Fahrzeuge des nachfrageorientierten Verkehrs verfügen;“**

**Begründung:** Die Formulierung stellt nicht auf die Rechtsform oder auf Anstellungsverhältnisse ab, sondern auf ein klares, nachvollziehbares und sich nicht ständig veränderndes Kriterium ab: Die Zahl der Fahrzeuge.

## 5 Datenhierarchie beachten

Aus der Erfahrung der Anwendung des PBefG und der Mobilitätsdatenverordnung ist bekannt, dass für manche Daten mehrere Unternehmen zur Datenlieferung verpflichtet sind. Das widerspricht der Stringenz einer Datenbank und der Verarbeitbarkeit der bereitgestellten Daten. Beispiel: Ein Taxiunternehmen mit zwei Fahrzeugen ist verpflichtet, die Geokoordinaten seiner Fahrzeuge in Echtzeit zu übermitteln. Ebenso ist die Taxizentrale verpflichtet, die gleichen Daten zu übermitteln. Ziel sollte es sein, dass derjenige die Daten liefern muss, der sie bereits in aggregierter Form vorliegen hat, so dass sich eine stringente Datenhierarchie abbildet. Dies würde eine Verbesserung gegenüber dem Status Quo darstellen und sollte im Rahmen des MobDG umgesetzt werden.

Der Bundesverband empfiehlt:

- **Ergänzen des neu eingefügten Absatz 1a in § 4 MobDG um den hervorgehobenen Passus: „Abweichend von Absatz 1 besteht eine Verpflichtung zum Bereitstellen von Mobilitätsdaten nicht a) für Dateninhaber, die ausschließlich nachfrageorientierten Verkehr anbieten und über weniger als zwei Fahrzeuge des nachfrageorientierten Verkehrs verfügen; b) für Dateninhaber, deren Mobilitätsdaten vollständig mindestens einem übergeordneten Dateninhaber vorliegen, der zur Bereitstellung verpflichtet ist. Übergeordnet ist ein Dateninhaber, wenn ihm Daten mehrerer**

**Dateninhaber vollständig vorliegen, beispielsweise eine Taxizentrale oder ein Vermittler.“**

**Begründung:** Die Datenhygiene hängt wie bei jeder Datenbank auch hier davon ab, welche Daten wie eingepflegt werden. So genannte Datenredundanzen sind zu vermeiden. Praktisch liegen die Daten eher bei Taxizentralen und Vermittlern in geeigneter Weise zur Datenweitergabe vor als beim einzelnen Taxi- oder Mietwagenunternehmen.

## **6 Anpassen einer Regelung im PBefG an Datenverfügbarkeit**

Mit der Novelle des PBefG 2021 wurden die Verkehrsformen Gebündelter Bedarfsverkehr und Linienbedarfsverkehr eingeführt und bestehende Regelungsmöglichkeiten für Taxi und Mietwagen verändert. In diesem Zusammenhang wurde in § 49 Abs. 4 Satz 7 PBefG die Möglichkeit eingeführt, Regelungen des Gebündelten Bedarfsverkehrs auch auf den Mietwagen zu übertragen. Dies ist jedoch an Datenvoraussetzungen geknüpft, die weder das PBefG und die Mobilitätsdatenverordnung, noch das künftige MobDG erfüllen. Daher sollte im Zusammenhang mit der Einführung des MobDG und der ohnehin erforderlichen Anpassung am PBefG auch hier eine Anpassung erfolgen. Diese Anpassung ist besonders dringend angezeigt, weil hier den Städten Instrumente vom Gesetzgeber an die Hand gegeben werden sollten, die dort bislang (aufgrund der Datenlage) nicht angekommen sind.

Der Bundesverband empfiehlt:

- **Ändern von § 49 Abs. 4 PBefG** wie folgt: „Verkehr mit Mietwagen ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die nur im ganzen zur Beförderung gemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt und die nicht Verkehr mit Taxen nach § 47 und nicht gebündelter Bedarfsverkehr nach § 50 sind. Mit Mietwagen dürfen nur Beförderungsaufträge ausgeführt werden, die am Betriebssitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind. Nach Ausführung des Beförderungsauftrags hat der Mietwagen unverzüglich zum Betriebssitz zurückzukehren, es sei denn, er hat vor der Fahrt von seinem Betriebssitz oder der Wohnung oder während der Fahrt einen neuen Beförderungsauftrag erhalten. Den Eingang des Beförderungsauftrages am Betriebssitz oder in der Wohnung



hat der Mietwagenunternehmer buchmäßig oder elektronisch (auch mittels appbasierter Systeme) zu erfassen und die Aufzeichnung ein Jahr aufzubewahren. Annahme, Vermittlung und Ausführung von Beförderungsaufträgen, das Bereithalten des Mietwagens sowie Werbung für Mietwagenverkehr dürfen weder allein noch in ihrer Verbindung geeignet sein, zur Verwechslung mit dem Taxenverkehr oder dem gebündelten Bedarfsverkehr zu führen. Den Taxen und dem gebündelten Bedarfsverkehr vorbehaltene Zeichen und Merkmale dürfen für Mietwagen nicht verwendet werden. ~~In Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern kann die Genehmigungsbehörde zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen die in ihrem Bezirk geltenden Regelungen für den gebündelten Bedarfsverkehr auch auf den in ihrem Bezirk betriebenen Verkehr mit Mietwagen anwenden, wenn per App vermittelter Verkehr mit Mietwagen einen Marktanteil von 25 Prozent am Fahraufkommen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen, Mietwagen und gebündelten Bedarfsverkehr überschreitet.~~ **In Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern kann die Genehmigungsbehörde zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen die nach § 50 Abs. 2 Satz 2 vorgesehenen Maßnahmen auch für den in ihrem Bezirk betriebenen Verkehr mit Mietwagen ergreifen, wenn die Anzahl der für den Verkehr mit Mietwagen zugelassenen Fahrzeuge 25 Prozent der für den Gelegenheitsverkehr zugelassenen Fahrzeuge überschreitet.** Die §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden.“

**Begründung:** Die neue Formulierung setzt vereinfachend nur die Zahl der genehmigten Fahrzeuge voraus und nicht eine detaillierte Untersuchung der Marktanteile, wofür die Datengrundlage nicht gegeben ist. Durch die Anpassung wird der ursprüngliche Wille des Gesetzgebers bestmöglich für die Praxis umgesetzt.

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen ersucht das Bundesministerium um Berücksichtigung der hier dargestellten fachlichen Verbesserungen am Referentenentwurf. Im Folgenden wird der Entwurf mit den empfohlenen Änderungen dargestellt.

## IV Referentenentwurf mit den empfohlenen Änderungen (hervorgehoben)

### Artikel 1

#### Gesetz zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten (Mobilitätsdatengesetz – MDG)

##### § 1

###### Anwendungsbereich

[unverändert]

##### § 2

###### Zweck und Ziele des Gesetzes

(1) Zweck dieses Gesetzes ist es, auf die Dekarbonisierung des Verkehrssektors, die Ermöglichung von Innovationen und neuen Geschäftsmodellen sowie die Bereitstellung einer Datengrundlage für behördliche Aufgabenerfüllung wie die Verkehrsplanung **und die Aufsicht** hinzuwirken.

(2) Zu dem in Absatz 1 genannten Zweck verfolgt dieses Gesetz insbesondere die Ziele

1. Diensteanbietern die Bereitstellung von hochwertigen und kontinuierlichen multimodalen Reiseinformationsdiensten sowie Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten zu ermöglichen,
2. eine breite Verfügbarkeit und angemessene Qualität von Mobilitätsdaten sicherzustellen,
3. Hürden der Nutzung von Mobilitätsdaten für potentielle Datennutzer zu minimieren,
4. verkehrsträgerübergreifend einheitliche Regeln für die Bereitstellung von Mobilitätsdaten zu schaffen,
5. klare und einfache Regeln mit möglichst geringem Verwaltungsaufwand für Dateninhaber und für Datennutzer zu schaffen,
6. zur unionsweiten Harmonisierung der technischen Anforderungen an Dateninhaber und Datennutzer, darunter Spezifikationen für Normung, Zugänglichkeit und Qualität von Mobilitätsdaten beizutragen,

7. Diensteanbietern die Bereitstellung von Diensten mit einer anbieterübergreifenden digitalen Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen zu ermöglichen **und**

8. **Behörden den einfachen Zugang zu für die Aufgabenerfüllung zweckdienlichen Daten zu ermöglichen.**

(3) [unverändert]

### § 3

#### Begriffsbestimmungen

(1) Im Sinne dieses Gesetzes ist oder sind:

1. „Mobilitätsdaten“ Daten, die aufgrund einer gesetzlichen Pflicht über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen sind,
2. der „Nationale Zugangspunkt“ eine digitale Schnittstelle nach Artikel 4 Nummer 22 der Richtlinie 2010/40/EU, nach Artikel 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926, nach Artikel 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670, nach Artikel 5 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 885/2013 und Artikel 7 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 886/2013,
3. „Dateninhaber“ Personen und Einrichtungen nach Artikel 2 Nummer 11 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926, Artikel 2 Nummer 14 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670, **Unternehmer und Vermittler nach § 1 PBefG** sowie Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladepunkten und Zapfstellen für alternative Kraftstoffe oder deren Eigentümer nach Artikel 20 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804,
4. „Datennutzer“ Personen und Einrichtungen nach Artikel 2 Nummer 7 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926, Artikel 2 Nummer 15 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 sowie Artikel 2 Nummer 16 der Verordnung (EU) 2023/1804,
5. ein „Landessystem für Mobilitätsdaten“ eine digitale Schnittstelle eines Landes oder mehrerer Länder, die dem Zweck dient, Mobilitätsdaten zusammenzuführen.

(2) Im Übrigen gelten für dieses Gesetz die Begriffsbestimmungen des Artikels 2 der Verordnung (EU) 2023/1804, des Artikels 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926, des Artikels 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670, des Artikels 2 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 und des Artikels 2 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 **sowie des PBefG.**

## § 4

### Bereitstellung von Mobilitätsdaten

(1) Dateninhaber haben Mobilitätsdaten, die im Anhang der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sowie im Anhang der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 aufgeführt werden, sowie zugehörige Metadaten über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen. Dabei sind die Vorgaben zu Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von Daten der Artikel 4 und 5 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sowie der Artikel 4 bis 7 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 2022/670 sowie die Fristen der Datenbereitstellung der Artikel 4 Absatz 3 und Artikel 5 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 und des Artikels 14 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 zu beachten.

**(1a) Abweichend von Absatz 1 besteht eine Verpflichtung zum Bereitstellen von Mobilitätsdaten nicht a) für Dateninhaber, die ausschließlich nachfrageorientierten Verkehr anbieten und über weniger als zwei Fahrzeuge des nachfrageorientierten Verkehrs verfügen; b) für Dateninhaber, deren Mobilitätsdaten vollständig mindestens einem übergeordneten Dateninhaber vorliegen, der zur Bereitstellung verpflichtet ist. Übergeordnet ist ein Dateninhaber, wenn ihm Daten mehrerer Dateninhaber vollständig vorliegen, beispielsweise eine Taxizentrale oder ein Vermittler.**

(2) Steht auf Landesebene ein Landessystem für Mobilitätsdaten zur Verfügung, können Mobilitätsdaten und zugehörige Metadaten nach Absatz 1 und nach § 5 statt unmittelbar über den Nationalen Zugangspunkt über das Landessystem bereitgestellt werden. Die Betreiber der Landessysteme sichern die bereitgestellten Mobilitätsdaten und zugehörige Metadaten in ihrer Qualität. Anschließend leiten sie die Mobilitätsdaten und zugehörige Metadaten unverzüglich an den Nationalen Zugangspunkt weiter. Die Einzelheiten der Anbindung der Landessysteme für Mobilitätsdaten an den Nationalen Zugangspunkt werden in einer Verwaltungsvereinbarung nach § 7 Absatz 3 Satz 2 bestimmt.

(3) Bei der Bereitstellung der Mobilitätsdaten haben die Dateninhaber und die Betreiber der Landessysteme für Mobilitätsdaten die nach § 10 Absatz 1 aufgestellten Leitlinien zu beachten.

## § 5

Mobilitätsdaten zum Auslastungsgrad von straßen- und schienengebundenen Linienverkehrsdiensten, vom Linienbedarfsverkehr und vom gebündelten Bedarfsverkehr

[unverändert]

## § 6

Datennutzung; Lizenzen

[unverändert]

## § 7

Bundeskoordinator für Mobilitätsdaten

[unverändert]

## § 8

Gestaltung der Zusammenarbeit zur Verbesserung der Genauigkeit von Mobilitätsdaten

[unverändert]

## § 9

Kontaktdaten der Dateninhaber; Datenschutz

[unverändert]

## § 10

Leitlinien und Empfehlungen

[unverändert]

## § 11

Behördliche Zuständigkeiten, Aufgaben und Maßnahmen

(1) Zuständige Aufsichtsbehörde für die Durchführung dieses Gesetzes ist das Bundesamt für Logistik und Mobilität (Bundesamt). **Die Befugnisse der Genehmigungsbehörden nach PBefG bleiben hiervon unbeschadet.**

(2) [unverändert]

(3) [unverändert]

(4) [unverändert]

## § 12

Bußgeldvorschriften

[unverändert]

## § 13

### Verordnungsermächtigung

[unverändert]

## § 14

### Evaluierung

[unverändert]

## Artikel 2

### Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 23 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nummer 56) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die §§ 3a bis 3c werden zum 1. Dezember 2028 aufgehoben.
2. **§ 49 Abs. 4 Satz 7 wird mit Inkrafttreten dieses Gesetzes ersetzt durch: „In Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern kann die Genehmigungsbehörde zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen die nach § 50 Abs. 2 Satz 2 vorgesehenen Maßnahmen auch für den in ihrem Bezirk betriebenen Verkehr mit Mietwagen ergreifen, wenn die Anzahl der für den Verkehr mit Mietwagen zugelassenen Fahrzeuge 25 Prozent der für den Gelegenheitsverkehr zugelassenen Fahrzeuge überschreitet.“**
3. § 57 Absatz 1 Nummer 12 wird zum 1. Dezember 2028 aufgehoben.

## Artikel 3

### Aufhebung der Mobilitätsdatenverordnung

[unverändert]

## Artikel 4

### Inkrafttreten

[unverändert]