

MIT EINEM MOBILITÄTSDATENGESETZ AUF DER HÖHE DER ZEIT DIE MOBILITÄTS- WENDE VORANBRINGEN

Stellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv) zum Entwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten und zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (Mobilitätsdatengesetz - MDG) und zum Entwurf einer Verordnung über die Aufgaben des Bundeskoordinators für Mobilitätsdaten nach dem Mobilitätsdatengesetz (Mobilitätsdaten-Bundeskoordinierungsverordnung - BuMDV).

28. Mai 2024

Impressum

**Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände –
Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.**

Mobilität und Reisen
mobilitaet@vzbv.de

Rudi-Dutschke-Straße 17
10969 Berlin

Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. ist im Deutschen Lobbyregister und im europäischen Transparenzregister registriert. Sie erreichen die entsprechenden Einträge [hier](#) und [hier](#).

INHALT

I. VERBRAUCHERRELEVANZ	3
II. ZUSAMMENFASSUNG	3
III. EINLEITUNG	5
IV. POSITIONEN IM EINZELNEN	6
1. Fahrzeugdaten	6
2. Anonymisierung/Datenschutz	7
3. Anreize zur Datenerhebung	7
4. Bundeskoordinator:in für Mobilitätsdaten	7
5. Durchsetzungsbehörde	8

I. VERBRAUCHERRELEVANZ

Für Verbraucher:innen spielen digitale Kanäle bei der Planung von Fahrten, dem Ticketkauf und dem Einholen von Informationen während der Reise, zum Beispiel bei Störungen, eine immer wichtigere Rolle. Eine hohe Datenqualität, -aktualität und -vollständigkeit sind dabei von essentieller Bedeutung. So sagen 83 Prozent der Teilnehmer:innen einer forsa-Umfrage im Auftrag des Verbraucherzentrale Bundesverbands (vzbv), dass verlässliche Informationen in Echtzeit wichtig für die Planung einer Fahrt sind.¹ Jedoch stoßen viele digitale Informations- und Buchungsangebote derzeit an Grenzen, die die Nutzbarkeit aus Verbrauchersicht einschränken und die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote erschweren. Anbieter teilen Mobilitätsdaten mit anderen Anbietern oder Plattformen derzeit nur zögerlich und wenn, dann sehr selektiv. Dies hat negative Folgen für Verbraucher:innen. Mobilitätslösungen wie umfassende Informations- und Buchungsangebote oder effiziente Verkehrssteuerung – mit klaren Mobilitätsmehrwerten für Verbraucher:innen – können sich nur schwer etablieren. Echtzeitdaten zum Auslastungsgrad, die es Verbraucher:innen erleichtern würde, die für sie passende Mobilitätsoption zu wählen, fehlen oftmals.

II. ZUSAMMENFASSUNG

Bereits heute spielen Mobilitätsdaten für Anbieter, Verbraucher:innen und die öffentliche Hand eine wichtige Rolle. In einer zukunftsfähigen und verbrauchergerechten Mobilität, die ganzheitlich und vernetzt gedacht werden muss, bekommen Daten eine nochmals größere Bedeutung. Umso wichtiger ist es, dass die Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten einheitlich und verbindlich geregelt wird, um Innovationen zu ermöglichen, einen Mehrwert für Verbraucher:innen zu schaffen und letztendlich dem Gemeinwohl zugutezukommen.

Bereits seit dem Jahr 2021 fordert der vzbv ein Mobilitätsdatengesetz.^{2 3} Eine Vielzahl gesetzlicher Vorgaben, wie die delegierte Verordnung zur Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste, das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) oder die Regelungen im Straßenverkehrsgesetz (StVG), die für das automatisierte und autonome Fahren gelten, stellen Anforderungen an die Anbieter von Mobilitätsdaten. Es gibt also bereits einige sektorale Gesetze, die jedoch einzelne Verkehrsbereiche – wie den Öffentlichen Personenverkehr und Straßenverkehr – im Blick haben. Zum Teil enthalten diese Gesetze unterschiedliche Begriffsdefinitionen und Regelungsansätze. Es erschwert zudem die Anwendung des Rechts, wenn die Vorschriften auf viele Einzelgesetze verteilt sind. Ein umfassendes Mobilitätsdatengesetz (MDG) sollte deshalb ein Rahmengesetz sein, das möglichst viele Regelungen zu Daten in der Mobilität vereint. Das könnte eine weitere Auffächerung verhindern und damit einen

¹ forsa-Umfrage zu Öffentlichem Verkehr im Auftrag des vzbv (2018): https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2018/12/10/18-12-10_vzbv_umfrage_oeffentlicher_verkehr.pdf

² vzbv, Stellungnahme „Fahrerlose Mobilität, aber sicher und nutzerfreundlich“ (2021), https://www.vzbv.de/sites/default/files/downloads/2021/02/03/2021-02_01_stn_vo_af_bmvi_final_.pdf

³ vzbv, Positionspapier „Fahrerlos alle mitnehmen“ (2021): https://www.vzbv.de/sites/default/files/2021-10/21-10-12_Positionspapier%20AVM%20aktualisiert_Final.pdf

wichtigen Beitrag zum Bürokratieabbau leisten, weil Regeln für Daten in allen Mobilitätsbereichen harmonisiert und weiterentwickelt sowie Widersprüche vermieden werden. Ein Rahmengesetz kann die Umsetzung und Integration des europäischen Rechts erleichtern. Gleichzeitig muss ein MDG Anreize bieten, die Verfügbarkeit von Daten zu erhöhen, die gleichermaßen Verbraucher:innen und Wirtschaft als auch dem Gemeinwohl dienen.

Die Entwürfe des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) für ein Gesetz zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten und zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (Mobilitätsdatengesetz - MDG)⁴ und zu einer Verordnung über die Aufgaben des Bundeskoordinators für Mobilitätsdaten nach dem Mobilitätsdatengesetz (Mobilitätsdaten-Bundeskoordinierungsverordnung - BuMDV)⁵ greifen die Forderungen des vzbv in mehreren Bereichen auf. Der vzbv begrüßt deshalb die Initiative des BMDV, sieht in den Entwürfen einen wichtigen ersten Schritt in Richtung eines echten Mobilitätsdatengesetzes und bedankt sich für die Möglichkeit zur Beteiligung im Rahmen der Verbändeanhörung.

Mehrere Regelungsbereiche der Gesetzesentwürfe, wie die verpflichtende und unentgeltliche Bereitstellung von Mobilitätsdaten durch die Anbieter, die Vorgaben zur Datennutzung, die technisch koordinierenden und kommunikativen Aufgaben des Bundeskoordinators sowie die Funktion und Handlungsspielräume der neu zu schaffenden Aufsichtsbehörde sind geeignet, das Angebot, die Güte und die Nutzbarkeit von Mobilitätsdaten zu verbessern. Gleichzeitig bleiben die Entwürfe in anderen Bereichen hinter den Erwartungen zurück, um als ganzheitliches Mobilitätsdatengesetz angesehen zu werden.

Der vzbv unterstützt:

- ✦ ausdrücklich die Ziele des Mobilitätsdatengesetzes, insbesondere die Verbesserung multimodaler Reiseinformationen in Echtzeit sowie der Verkehrsinformationsdienste und mittelfristig die Ermöglichung übergreifender Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen.
- ✦ die zentrale Bereitstellungspflicht über den National Access Point (NAP) und den damit angestrebten open-data-Ansatz.
- ✦ die Entgeltfreiheit für alle Mobilitätsdaten, die aufgrund einer gesetzlichen Pflicht bereitzustellen sind.

Der vzbv fordert:

- ✦ Fahrzeugdaten müssen in das Mobilitätsdatengesetz aufgenommen werden. Sowohl Umfang und Qualität der Fahrzeugdaten als auch der Schutz personenbezogener Daten sind dabei gleichermaßen sicherzustellen.
- ✦ Das Mobilitätsdatengesetz muss um klare Anforderungen an die Anonymisierung erweitert werden, die auch einen Schutz vor De-Anonymisierung bieten.
- ✦ Neben der Datenbereitstellungspflicht müssen Anreize geschaffen werden, damit weitere wichtige Daten erhoben werden.

⁴ BMDV: Entwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten und zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes, 2024; https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-20/entwurf-eines-gesetz-bereitstellung-und-nutzung-von-mobilitaetsdaten.pdf?__blob=publicationFile, 21.05.2024

⁵ BMDV: Entwurf einer Verordnung über die Aufgaben des Bundeskoordinators für Mobilitätsdaten nach dem Mobilitätsdatengesetz, 2024; https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-20/verordnungsentwurf-bundeskoordinator-mobilitaetsdaten.pdf?__blob=publicationFile, 24.05.2024.

- ❖ Bei der Betrauung Dritter mit Aufgaben der Bundeskoordinator:in muss deren Unabhängigkeit jederzeit gesichert sein. Die Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten über den nationalen Zugangspunkt muss EU-weit vollständig kompatibel sein.
- ❖ Die Durchsetzungsbehörde darf nicht mit Aufgaben des Bundeskoordinators betraut werden. Zwangs- und Bußgelder müssen erhöht werden, um eine abschreckende Wirkung zu erzielen.

III. EINLEITUNG

Bei Mobilitätsdaten handelt es sich um eine sehr dynamische, vielfältige und umfassende Datenmenge. Qualitativ hochwertige, stets aktuelle und vollständige Mobilitätsdaten sind unerlässlich, um Verbraucher:innen ein zuverlässiges und attraktives digital getriebenes Mobilitätsangebot zur Verfügung zu stellen. Haben Verbraucher:innen einen einfachen Zugang zu diesen Daten, kann dies Hürden abbauen, die derzeit zum Beispiel bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bestehen, wie fehlende Informationen zur Pünktlichkeit.

Ein Mobilitätsdatengesetz, das die Erhebung, die Speicherung und die Weiterleitung von Mobilitätsdaten reguliert, ist lange überfällig. Um ein Gesetz nicht nur für heute, sondern auch für die Zukunft zu sein, muss es zwei grundsätzliche Prämissen berücksichtigen.

Zum einen muss die datenschutzrechtliche Integrität der Verbraucher:innen jederzeit gewährleistet sein. Bisher fehlt es am notwendigen Vertrauen, um überhaupt Daten zur Verfügung zu stellen. Denn die Bereitschaft zum Datenteilen ist laut einer Umfrage des vzbv aus dem Jahr 2021 noch nicht ausgeprägt.⁶ Demnach ist nur jeder sechste generell bereit, seine Mobilitätsdaten weiterzugeben. Knapp jeder vierte ist dazu bereit, wenn er selbst von der Datenweitergabe profitiert und jeder Dritte, wenn dies der Allgemeinheit nutzt. Gleichzeitig ist aber ein weiteres Drittel generell nicht bereit, Daten zu teilen.

Zum anderen muss verhindert werden, dass Dateninhaber – also die Verkehrsanbieter – „ihre“ Daten nicht teilen wollen. Dies würde nicht nur dem Ziel des Mobilitätsdatengesetzes sondern auch den Ansprüchen an eine digital getriebene Mobilität der Zukunft zuwiderlaufen. Ein Level-Playing-Field, in dem jeder Dateninhaber „seine“ Daten liefern muss, gleichzeitig aber auch von den Daten anderer profitieren kann, muss das Ziel sein.

Die Bereitstellung von Daten zum Zwecke der Information von Verbraucher:innen kann dabei nur der erste Schritt sein. Das Ziel des Gesetzesentwurfs, eine anbieterübergreifende digitale Buchung und Bezahlung von Mobilitätsdienstleistungen zu ermöglichen⁷, unterstützt der vzbv ausdrücklich. Nur so wird das für Verbraucher:innen und die Verkehrswende so wichtige Informieren, Buchen und Bezahlen aus einer Hand endlich Realität.

⁶ vzbv, Pressemitteilung „Intelligente Mobilität: 35 Prozent sehen das Teilen von Daten skeptisch“, 2021: <https://www.vzbv.de/publikationen/intelligente-mobilitaet-35-prozent-sehen-das-teilen-von-daten-skeptisch>, 23.05.2024.

⁷ Siehe § 2, Absatz 2 Nummer 7 MDG-E

IV. POSITIONEN IM EINZELNEN

1. FAHRZEUGDATEN

Ein wichtiges Ziel des MDG-Entwurf (MDG-E) ist die Vorgabe, verkehrsträgerübergreifende und einheitliche Regeln der Datenbereitstellung zu schaffen.⁸ Insofern ist es verwunderlich, dass wichtige Verkehrsmittel wie Personenkraftfahrzeuge nicht aufgenommen wurden. Fahrzeuge erfassen unter anderem wertvolle Daten für andere Verkehrsteilnehmende. Dazu gehören Informationen wie die Auslastung und der Zustand von Straßen. Fahrzeugnutzende müssen diese Daten auf Verlangen von Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreibern zur Verfügung stellen.⁹

Gemäß § 3 Absatz 1. 1 MDG-E sind Mobilitätsdaten Daten, die aufgrund einer „gesetzlichen Pflicht“ bereitzustellen sind. Diese Definition ist aber zu eng, denn in der Folge fehlen Daten, die in Fahrzeugen erzeugt werden, weil auf europäischer Ebene die sektorspezifische Regulierung immer noch fehlt. Seit langem arbeitet die Europäische Kommission an einem Gesetzgebungsverfahren, um Verbraucher:innen freien Zugang zu Kraftfahrzeugdaten zu geben. Die mehrfach angekündigte europäische Regelung für einen fairen Zugang zu Fahrzeugdaten ist bisher ausgeblieben. Aufgrund der Wahlen zum Europäischen Parlament und der anschließenden Ernennung der Europäischen Kommission wird es noch Jahre dauern, bis eine sektorspezifische europaweite Regelung für Fahrzeugdaten kodifiziert wird. Das Mobilitätsdatengesetz böte einen idealen Regelungsort, um den Zugriff auf Fahrzeugdaten national zu regeln. Ein faires, innovatives und datenschutzkonformes nationales Mobilitätsdatengesetz, welches alle Arten von Mobilitätsdaten inkludiert, könnte sogar als Vorbild für eine ambitionierte europäische Regelung dienen. Zumal die Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag die wettbewerbsneutrale Nutzung von Fahrzeugdaten regeln wollte.¹⁰ Nur mit einem fairen, verbraucherfreundlichen und unabhängigen Zugang zu Fahrzeugdaten können diese für die Mobilitätswende genutzt werden.

Neben den Daten aus den Fahrzeugen fehlen im MDG-E die Daten über die Fahrzeugverfügbarkeit von Mietfahrzeugen ohne Fahrer:in sowie die Auslastungsdaten bei Flugzeugen. In beiden Fällen sollte die Ausnahme nochmals geprüft werden.

FAHRZEUGDATEN IN DAS MOBILITÄTSDATENGESETZ AUFNEHMEN

Fahrzeugdaten müssen in das Mobilitätsdatengesetz aufgenommen werden. Sowohl Umfang und Qualität der Fahrzeugdaten als auch der Schutz personenbezogener Daten sind dabei gleichermaßen sicherzustellen.

⁸ Siehe § 2, Absatz 2 Nummer 4 MDG-E

⁹ Europäische Kommission: Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 der Kommission vom 2. Februar 2022 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste, 2022, dort Artikel 6 Absatz 5 und Artikel 7 Absatz 3, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32022R0670>, 21.05.2024; BMDV: Entwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten und zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes, 2024, Seite 31, Erklärung zu § 6 Absatz 1.

¹⁰ Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD); BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN; Freie Demokratische Partei (FDP): Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit, Koalitionsvertrag 2021-2025, S. 41, https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf, 23.05.2024.

2. ANONYMISIERUNG/DATENSCHUTZ

Der Zweck und die Ziele des geplanten Mobilitätsdatengesetzes stellen keine besonderen Herausforderungen an den Datenschutz, da nach dem Gesetz grundsätzlich keine personenbezogenen Daten verarbeitet werden sollen. Folgerichtig ist der Datenschutz im Entwurf des Mobilitätsdatengesetz im Wesentlichen durch Verweise auf die europäische Datenschutzgrundverordnung (DSGVO)¹¹ sichergestellt.

Der Gesetzesentwurf regelt jedoch auch die Bereitstellung von Auslastungsdaten.¹² Bei diesen Daten sieht der vzbv ein Risiko, dass vorhandene personenbezogene Daten weitergegeben werden könnten. Unter Beachtung der europäischen DSGVO ist deshalb bereits bei der Auslastungsermittlung darauf zu achten, dass keine personenbezogenen Daten erhoben werden. Lichtschrankensysteme, personendatenneutrale Check-in/Check-out-Systeme¹³ oder Systeme mit ähnlicher Funktionsweise sind einer Auslastungsermittlung, die Personendaten erfassen, vorzuziehen.¹⁴ Werden Auslastungsdaten zunächst mit Personenbezug erfasst, ist unbedingt eine entsprechende Anonymisierung wichtig.¹⁵ Die Bundesregierung verpasst mit ihrem Entwurf die Chance, im ersten nationalen Mobilitätsdatengesetz Vorgaben an die Anonymisierung von Mobilitätsdaten festzulegen sowie Standards zu entwickeln, mit denen konkrete Anforderungen an die Anonymisierung sowie an die Verwendung anonymisierter Daten definiert werden.

ANONYMISIERUNG/DATENSCHUTZ SICHERSTELLEN

Das Mobilitätsdatengesetz muss um die klare Anforderung an die Anonymisierung erweitert werden, die auch einen Schutz vor De-Anonymisierung bieten.

3. ANREIZE ZUR DATENERHEBUNG

Gemäß §§ 4 und 5 MDG-E sind die Dateninhaber verpflichtet, Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt oder über ein Landessystem für Mobilitätsdaten bereitzustellen. Insbesondere Echtzeitdaten zum Auslastungsgrad oder bei Störungen sind für Verbraucher:innen zunehmend wichtig. Die aktuelle Formulierung der Artikel, die auf die Bereitstellung der Daten, nicht jedoch auf eine Datenerhebung abzielt, kann sich zum Nachteil wenden. Ist bei vielen - insbesondere statischen Daten - in der Regel unstrittig, dass diese bereits erhoben und somit bereitgestellt werden müssen, könnte die aktuelle Formulierung einen Fehlanreiz für dynamische, insbesondere Auslastungsdaten darstellen. Die Motivation seitens der Anbieter, die Daten überhaupt zu erheben und dies gemäß § 8 des MDG-E in großer Genauigkeit, könnte gesenkt werden. Die Bundesregierung muss sicherstellen, dass besonders die für Verbraucher:innen während der Fahrt wichtigen dynamischen Daten durch eine gezielte Förderung oder andere Maßnahmen zunehmend erhoben und bereitgestellt werden.

Neben der Datenbereitstellungspflicht müssen Anreize geschaffen werden, damit weitere wichtige Daten erhoben werden können.

4. BUNDESKOORDINATOR:IN FÜR MOBILITÄTSDATEN

¹¹ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates.

¹² Siehe § 5 MDG-E.

¹³ Zum Beispiel mit Prepaid-Karten, von denen das Beförderungsentgelt abgezogen wird.

¹⁴ Zum Beispiel „Egon“-App des Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH, siehe hier: <https://www.vgn.de/egon>.

¹⁵ Zur Anonymisierung und De-Anonymisierung siehe vzbv: Verbraucher:innen beim Data Act im Blick behalten, 2022, Seiten 14 folgende, https://www.vzbv.de/sites/default/files/2022-05/22-05-13_vzbv-Stellungnahme_Data-Act.pdf, 23.05.2024.

Die Schaffung der Stelle für ein:e Bundeskoordinator:in für Mobilitätsdaten gemäß § 7 MDG-E wird grundsätzlich begrüßt. Mit seinen technisch koordinierenden und kommunikativen Aufgaben nach den §§ 8 bis 10 und §13 MDG-E sowie entsprechend den Zielen des Entwurfs der BuMDV (BuMDV-E) nimmt die Bundeskoordinator:in eine wichtige Rolle bei der Zielerreichung des MDG ein.

Gemäß § 7 Absatz 2 MDG-E kann die mit den Aufgaben der Bundeskoordinator:in betraute Bundesanstalt für Straßenwesen Dritte mit der Wahrnehmung einzelner oder aller Aufgaben der Bundeskoordinator:in beleihen. Dabei muss aber sichergestellt werden, dass der Dritte beziehungsweise die Dritten keine privatwirtschaftlichen Marktakteure im Regelungsbereich des Mobilitätsdatengesetzes sind. Insbesondere dürfen sie keine Dateninhaber oder Datennutzer sein. Die Unabhängigkeit der Bundeskoordinator:in beziehungsweise der mit den Aufgaben betrauten Dritten muss stets gewährleistet sein.

Technische und prozessuale Vorgaben und insbesondere die Leitlinien nach § 3 BuMDV-E müssen (markt)neutral formuliert und vorgegeben werden. Die Leitlinien müssen zeitnah vorliegen und sollten in einem partizipativen Prozess transparent entwickelt werden. Dabei sind die Interessen aller Beteiligten angemessen zu berücksichtigen.

In den Wirkungsbereich der Bundeskoordinator:in fällt insbesondere auch die Einbettung des nationalen Mobilitätsdatengesetzes in den internationalen Kontext. Gemäß § 2 Absatz 11 und § 3 Absatz 1 BuMDV-E soll die Bundeskoordinator:in in nationalen und internationalen standardsetzenden Gremien sowie in Koordinierungs- und Harmonisierungsaktivitäten mitarbeiten beziehungsweise europäische und internationale Entwicklungen zur Sicherstellung der Interoperabilität der Daten berücksichtigen. Hier sieht der vzbv noch Präzisierungsbedarf. Das Ziel der unionsweiten Harmonisierung der technischen Anforderungen an Dateninhaber und Datennutzer gemäß § 2 Absatz 6 MDG-E kann nur erreicht werden, wenn eine zwingende Abstimmung und Einigung auf technische Anforderungen und Standards innerhalb der EU-Mitgliedstaaten erfolgt. Eine deutsche Insellösung, die zwar national gut funktioniert, jedoch nicht kompatibel zu den Systemen der Nachbarländer oder EU-weit ist, muss vermieden werden.

Bei der Betrauung Dritter mit Aufgaben der Bundeskoordinator:in muss deren Unabhängigkeit jederzeit gesichert sein. Die Bereitstellung und Nutzung von Mobilitätsdaten über den nationalen Zugangspunkt muss EU-weit vollständig kompatibel sein.

5. DURCHSETZUNGSBEHÖRDE

Eine konsequente Aufsicht über die Umsetzung des Mobilitätsdatengesetzes und eine etwaige Durchsetzung bei Nichterfüllen der Vorgaben durch eine Aufsichtsbehörde, in Form des Bundesamts für Logistik und Mobilität, scheint zielführend zu sein. Dies ist entscheidend, um eine möglichst hohe Datenvollständigkeit und -güte sicherzustellen. Die prinzipielle Trennung von Bundeskoordinator:in und Aufsichtsbehörde wird ebenfalls begrüßt, insbesondere da deren Aufgaben grundverschieden sind. Bei der Möglichkeit nach § 7 Absatz 2 MDG-E, nach der Dritte Aufgaben der Bundeskoordinator:in wahrnehmen dürfen, muss folglich sichergestellt werden, dass das Bundesamt für Logistik und Mobilität nicht mit der Wahrnehmung betraut werden darf.

Bei der Evaluierung gemäß § 14 MDG-E muss die Effektivität der Zusammenarbeit von der Bundeskoordinator:in und der Aufsichtsbehörde untersucht werden. Eine konsequente und wirkmächtige Durchsetzung ist essentiell für die Zielerreichung des Mobilitätsdatengesetzes.

Die Möglichkeit der Verhängung von Zwangsgeldern (§ 11 Absatz 4 MDG-E) und Bußgeldern (§ 12 Abs. 2 MDG-E) ist wichtig, um eine Einhaltung der Vorgaben des Mobilitätsdatengesetzes sicherzustellen. Jedoch sind das maximale Zwangsgeld von 50.000 Euro sowie das maximale Bußgeld von 10.000 Euro zu gering. Um eine abschreckende Wirkung zu entfalten, müssten Sanktionen ähnlich der Regelungen der DSGVO festgelegt werden. Dort sind zum Beispiel für Unternehmen bis zu 2 oder 4 Prozent des weltweiten erzielten Jahresumsatzes des vorangegangenen Geschäftsjahres möglich.

Die Durchsetzungsbehörde darf nicht mit Aufgaben der Bundeskoordinator:in betraut werden. Zwangs- und Bußgelder müssen erhöht werden, um eine abschreckende Wirkung zu erzielen.