

Stellungnahme

Januar 2026

Deutscher Bundestag
Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache
21(15)54-D

vom 22.01.2026

öff. Anhörung am 26.01.2026



Rechtsfolgen der IVSG-Novelle für die Carsharing-Branche und Formulierungsvorschläge

I. Carsharing¹ in Deutschland

Deutschland ist mit 45.400 Fahrzeugen und 5,5 Millionen angemeldeten Nutzer*innen der europäische Leitmarkt für Carsharing. Die Carsharing-Fahrzeuge werden von insgesamt 295 Unternehmen und Vereinen bereitgestellt. Die Branche ist mittelständisch geprägt, auch überregionale Angebote mit mehreren tausend Fahrzeugen werden von mittelständischen Anbietern bereitgestellt. Weltweit gibt es nur wenige Carsharing-Anbieter die profitabel arbeiten – hierunter viele deutsche Unternehmen. Der Schlüssel zu diesem Erfolg liegt im über Jahre erarbeiteten Know-how, insbesondere bei der Steuerung des Verhältnisses von Auslastung und Verfügbarkeit der Fahrzeuge. Auch die Breite der Verfügbarkeit von Carsharing in Deutschland ist ein weltweiter Erfolg: In insgesamt 1.393 Gemeinden in Deutschland gibt es bereits ein Carsharing-Angebot.

Anfang 2025 hatten bereits 30 multimodale Reiseauskunftsapps in Deutschland Carsharing-Angebote integriert. Der Bundesverband Carsharing hat für eine unkomplizierte Einbindung in solche Anwendungen die Einheitliche Carsharing-Schnittstelle (ECSS) und eine gemeinsame Datenstrategie entwickelt. Dabei werden alle Daten, die unbedenklich mit anderen Unternehmen geteilt werden können, als Open Data zur Verfügung gestellt. Echtzeitdaten, die sensible Geschäftsgeheimnisse enthalten, werden ebenfalls zur Verfügung gestellt, allerdings dürfen sie ausschließlich für die konkrete Beauskunftung von Endkund*innen in zuvor definierten Anwendungen verwendet werden.

Regelungsinhalt der IVSG-Novelle

Carsharing-Anbieter in der EU sind durch die DelVO 2017/1926 bereits heute verpflichtet, Daten an die Nationalen Zugangspunkte zu liefern. Die IVSG-Novelle gestaltet Details zu verschiedenen europäischen Datenlieferpflichten aus, hierunter auch die Pflichten aus der DelVO 2017/1926. Die DelVO 2017/1926 belässt den Mitgliedstaaten bewusst Spielräume bei der Ausgestaltung der Nutzungsbedingungen, Schutzmaßnahmen und Vollzugsinstrumenten. Die Bundesregierung wählt

¹ Carsharing ist die organisierte gemeinschaftliche Nutzung von Kraftfahrzeugen, die einem unbestimmten Personenkreis offensteht. Es unterscheidet sich von klassischer Autovermietung durch kurzfristige, oft minutenweise Buchbarkeit und App-basierte Selbstbedienung rund um die Uhr. Carsharing wird stationsbasiert (Fahrzeuge mit festem Parkplatz, Buchung spontan und im Voraus) oder free-floating (flexible Abstellung in einem definierten Gebiet, spontane Buchung) angeboten.

durchgehend die für Dateninhaber ungünstigste Ausgestaltung – etwa durch Verzicht auf Registrierungspflichten für Datennutzer und Zugriffsbeschränkungen – ohne dass dies EU-rechtlich geboten wäre. Gleichzeitig verzichtet der Gesetzentwurf auf Schutzinstrumente, die EU-rechtlich möglich und in einigen Fällen sogar geboten sind. Diese Ausgestaltungsentscheidungen führen zu erheblichen Rechtsfolgen für Carsharing-Anbieter, die Angebotslandschaft und letztlich für Verbraucher*innen.

II. Direkte Rechtsfolgen der IVSG-Novelle für die Carsharing-Branche in Deutschland

1. Offenlegung von Geschäftsgeheimnissen (§ 8 Abs. 2 IVSG-E)

Deutsche Carsharing-Anbieter gehören weltweit zu den wenigen, die Carsharing profitabel betreiben können. Der Schlüssel zum Erfolg liegt vor allem im richtigen Verhältnis von Auslastung und Verfügbarkeit – ein Know-how, das über Jahre erarbeitet wurde. An diesem Wissen besteht international hohes Interesse. Die Carsharing-Branche in Deutschland ist mittelständisch geprägt und in dieser Zukunftsbranche haben deutsche Unternehmen aktuell noch die Nase vorn.

Aus Standort- und Verfügbarkeitsdaten von Carsharing-Fahrzeugen, wie sie beim NAP öffentlich zugänglich und für jeden Zweck nutzbar sein sollen, lassen sich folgende Informationen rekonstruieren:

- Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge pro Anbieter, Gebiet und Standort
- Auslastung pro Gebiet, Standort und Fahrzeug
- Umsatzschätzung (Auslastung × Tarif)
- Verhältnis von Verfügbarkeit zu Auslastung
- Profitable und unprofitable Gebiete und Standorte

Diese Daten sind der Kern des Geschäftsmodells der Carsharing-Anbieter. Bislang sind diese Daten in den Apps der Carsharing-Anbieter vor der Abfrage zu anderen Zwecken als der Reiseauskunft und Buchung geschützt. Zwar stehen Informationen zu Standorten und Geschäftsgebieten allgemein zur Verfügung, für die Abfrage der Verfügbarkeit von Fahrzeugen muss man sich jedoch beim jeweiligen Carsharing-Anbieter anmelden. Mit der Anmeldung geht eine Führerschein- und Identitätsprüfung einher. Erst danach können Verfügbarkeitsabfragen vorgenommen werden. Führt ein Account eine verdächtige Abfrage durch – etwa für eine Vielzahl von Standorten gleichzeitig oder aber zahlreiche Abfragen hintereinander – blockiert das System die Auskunft, um den Zugriff auf die Verfügbarkeitsdaten im Zeitverlauf und im Gesamtsystem zu schützen. In Kooperationen mit Reiseauskunftssystemen vereinbaren die Anbieter bisher individuelle Schutzmechanismen.

Die Folge: Wettbewerber aus dem In- und Ausland können die bisher geschützten Daten sammeln und die Geschäftsmodelle deutscher Carsharing-Anbieter kopieren. Damit würde der Wert der 297, hauptsächlich kleinen und mittelständischen, Carsharing-Unternehmen in Deutschland nahezu vollständig vernichtet. Eine solche Offenlegung von Geschäftsmodellen könnte den Artikeln 12 (Berufsfreiheit) und 14 (Schutz des Eigentums) des Grundgesetzes widersprechen.

2. Einstellung der Expansion in die Fläche, Verdrängungswettbewerb im Carsharingmarkt (§ 8 Abs. 2 IVSG-E)

Die stationsbasierten Carsharing-Anbieter und Kommunen haben in den vergangenen Jahren viel daran gearbeitet, Carsharing möglichst flächendeckend, also auch in Stadtrandlagen oder dem ländlichen Raum, zur Verfügung zu stellen. Ermöglicht wird dies mittels einer Querfinanzierung durch nachfragestarke Standorte in urbaner Lage. Durch die Querfinanzierung wird es möglich, nachfrageschwache Standorte innerhalb von 5 bis 8 Jahren zur Eigenwirtschaftlichkeit zu führen. Auf diesem Weg haben die Anbieter bereits 1.393 Gemeinden in Deutschland erschlossen – ein weltweit einzigartiger Erfolg.

Die vorgesehene Veröffentlichung umfassender Carsharing-Daten zu jedem Nutzungszweck sorgt dafür, dass ein auf flächendeckende Versorgung angelegtes Expansionsmodell eigenwirtschaftlich nicht mehr funktioniert. Denn Wettbewerber können nun in Echtzeit verfolgen, wann Standorte Profitabilität erreichen und sich dort ansiedeln. Für die langfristige Standortentwicklung fehlt damit jede Perspektive auf einen Return on Invest.

Darüber hinaus hat die Veröffentlichung der Daten für jeden kommerziellen Zweck das Potenzial einen heute nicht möglichen Verdrängungswettbewerb im Carsharingmarkt auszulösen. Denn sie legt offen, welche Teile der Carsharing-Angebote besonders nachgefragt sind und welche durch Querfinanzierung gestützt werden. Eine solche künstlich hergestellte Markttransparenz ermöglicht es Wettbewerbern, gezielt profitable Geschäftsteile anzugreifen. Im Ergebnis dürften sich nur wenige der 295 deutschen Carsharing-Anbieter im Verdrängungswettbewerb behaupten können und zahlreiche Angebote müssten vollständig eingestellt werden.

Die Folgen: Die heute in Deutschland sehr weit vorangeschrittene Expansion des stationsbasierten Carsharing muss zurückgenommen werden, nachfrageschwache Standorte in Stadtrandlagen, in kleinen Städten und im ländlichen Raum müssen eingestellt oder durch die Gemeinden bestellt werden. Die Anbieter müssen sich angesichts eines drohenden Verdrängungswettbewerbs strategisch auf ihr profitables Kerngeschäft konzentrieren.

3. Zwang zur Einführung nicht-nutzbarer Datenformate (§ 5 (2) IVSG-E)

Carsharing-Anbieter nutzen im Mobilitätsmarkt allgemein übliche Datenformate für ihre Buchungssoftware und die eigenen Apps. Die meisten Anbieter in Deutschland können Informationen über die Einheitliche Carsharing Schnittstelle (ECSS) im IXSI-Format zur Verfügung stellen. Die IVSG-Novelle verpflichtet die Anbieter nun, die Transformation ihrer Daten in NeTEx/SIRI (ÖPNV-Formate) vorzunehmen. Diese Datenformate sind für den operativen Betrieb im Sharing nicht geeignet. Sie stehen zum Teil sogar in Konflikt mit den Verwaltungs- und Buchungslogiken der Sharing-Systeme selbst. Die DelVO 2017/1926 schreibt die Anwendung dieser Formate für die Daten beim NAP vor, jedoch findet sich dort keine Verpflichtung der Mobilitätsanbieter, diese Transformation selbst vorzunehmen. Die Transformation der Daten könnte also gesammelt durch den NAP durchgeführt werden. So würde auch sichergestellt, dass die EU-Formate einheitlich angewandt werden.

Wenn die Carsharing-Anbieter verpflichtet werden, die Datenformate NeTEx und SIRI zusätzlich zu ihren bestehenden Prozessen einzuführen, entstünden dadurch einmalige Kosten von etwa 2,2 Millionen Euro und jährlich laufende Mehrkosten von etwa 800.000 Euro.

4. Bürokratieaufwand durch Eigenerklärungen (§ 10 IVSG-E)

§ 10 IVSG-E verpflichtet Dateninhaber auf Verlangen der Nationalen Stelle und danach fortlaufend bei Änderungen, Eigenerklärungen über die zugelieferten Daten abzugeben. Die einschlägigen europäischen Vorgaben sehen verpflichtende Eigenerklärungen nur für Lkw-Parkplätze (DelVO 885/2013) und Verkehrssicherheitsinfos (DelVO 886/2013) vor – nicht jedoch für multimodale Reisedaten (DelVO 2017/1926). Eigenerklärungen ersetzen derweil nicht die Überprüfung der Vollständigkeit oder Qualität der Daten. Daher ist die Abgabe von Eigenerklärungen redundant und verursacht unnötige Bürokratie ohne Mehrwert.

Für die Erstellung und laufende Aktualisierung der Eigenerklärungen entstünden für die Carsharing-Branche jährliche Mehrkosten von knapp 400.000 Euro.

5. Verpflichtung zur Überprüfung von Fehlern fremder IT-Systeme (§ 11 IVSG-E)

§ 11 Abs. 3 IVSG-E verpflichtet Dateninhaber zur Prüfung jeder Fehlermeldung – selbst wenn diese offensichtlich unbegründet sind. Jeder Fehler in den eigenen Daten von Carsharing-Anbietern bedeutet einen finanziellen Schaden aufgrund möglicher Buchungsausfälle. Aus diesem Grund besteht bereits ein bedeutender wirtschaftlicher Anreiz zu hoher Datenqualität. In der Realität entstehen 80 – 90 % der beobachteten Fehler in Datenkooperationen in den Systemen der Datennutzer, nicht bei den ursprünglichen Dateninhabern. Eine Verpflichtung zur Überprüfung solcher Fehler durch die Dateninhaber (Mobilitätsanbieter) ist nicht sachdienlich und verschwendet immense Ressourcen.

Durch die Pflicht zur Prüfung und Dokumentation jeder Fehlermeldung entstünden für die Branche Mehraufwände von 1,8 Millionen Euro jährlich.

6. Keine Refinanzierungsmöglichkeit der entstehenden Kosten (§ 8 Abs. 1 IVSG-E)

Den in den Rechtsfolgen 3-5 dargelegten Kostensteigerungen stehen keinerlei neue Einnahmen gegenüber. Denn § 8 Abs. 1 IVSG-E schreibt vor, dass die Bereitstellung und Nutzung der Daten stets unentgeltlich sein muss. Dies verschiebt die mit der Regelung entstehenden Kosten einseitig auf die Mobilitätsanbieter. DelVO 2017/1926 Art. Abs. 4 erlaubt eine finanzielle Vergütung für die Datenbereitstellung und -verbreitung in angemessener und verhältnismäßiger Höhe. Dies sollte ermöglicht werden, um die entstehenden Kosten auf Mobilitätsanbieter und Datennutzer zu verteilen.

Die Gesamtkosten, die für die Datenbereitstellung laut IVSG-Novelle auf die Carsharing-Branche im ersten Jahr zukommen, liegen bei etwa 4,5 Millionen Euro. In jedem darauffolgenden Jahr würde die IVSG-Novelle Mehrkosten von knapp 3,2 Millionen Euro für die Branche verursachen.

7. Vollzugsdefizit bei Datennutzerpflichten (fehlende Registrierung von Datennutzern)

Der IVSG-E sieht vor, dass IVS-Dienste die Daten „unverzüglich und vollständig“ in ihre Dienste einbeziehen müssen (§ 8 Abs. 4 IVSG-E). Laut § 9 Abs. 1 Nr. 7-8 soll die Nationale Stelle die Datennutzung analysieren und Datennutzer bei Verstößen gegen ihre Pflichten ansprechen.

Doch ohne Registrierung weiß niemand, wer die Daten nutzt und dabei ggf. gegen Nutzerpflichten verstößt. So könnte ein App-Anbieter etwa nur ausgewählte Mobilitätsangebote in seiner App abbilden oder Änderungen in den Tarifen erst mit großem Zeitverzug übernehmen, sodass der Eindruck entsteht, eine Buchung über seine App wäre günstiger als beim Mobilitätsanbieter selbst.

Diese Beispiele würden zwar gegen die im IVSG-E vorgesehenen Datennutzerpflichten verstoßen, sie könnten aber nicht verfolgt und korrigiert werden, weil nicht nachweisbar wäre, dass die Daten tatsächlich über den NAP bezogen wurden.

Gleichermaßen würde eine Evaluation (§ 15 IVSG-E) des Gesetzes verunmöglicht, wenn die Datennutzer selbst für die staatlichen Stellen unbekannt blieben.

8. Verzerrte Darstellung in Reiseauskunftsapps (fehlende Umsetzung Art. 8 Abs. 2 DelVO 2017/1926)

Die DelVO 2017/1926 verpflichtet Datennutzer zu einer diskriminierungsfreien und nicht-irreführenden Darstellung von Mobilitätsoptionen in ihren Reiseauskunftsapps. Der IVSG-E verpflichtet Datennutzer lediglich zu einer unverzüglichen und vollständigen Einbeziehung in ihre IVS-Dienste. Betreiber von Reiseauskunftsapps sind also durch europäisches Recht verpflichtet, Reiseoptionen nicht zu ihrem wirtschaftlichen Vorteil verzerrt darzustellen, es gäbe allerdings keine Handhabe, um dies auf nationaler Ebene zu ahnden oder zu sanktionieren.

In der Folge könnten Reiseinformationsdienste das Ranking der Mobilitätsoptionen an Kriterien wie der höchsten Marge orientieren, um möglichst viel Profit mit ihrer Reiseauskunftsdiestleistung zu machen. Für Verbraucher wäre dies irreführend. Für Carsharing-Anbieter dürfte es bedeuten, dass sie Provisionen zahlen müssten, um prominent in den Reiseoptionen gelistet zu werden.

III. Rechtsfolgen für Verbraucher*innen

1. Rekonstruktion von Bewegungsmustern und Abwesenheitszeiten

Mit dynamischen Verfügbarkeitsdaten von einzelnen Carsharing-Fahrzeugen, wie sie laut IVSG-E § 8 kostenfrei und für jeden Zweck zur Verfügung stehen sollen, lassen sich Bewegungsmuster und Abwesenheitszeiten von Privatpersonen rekonstruieren. Hierfür müsste man lediglich beobachten, welches Kennzeichen das Carsharing-Fahrzeug hat, in das eine Person einsteigt und könnte dann nachverfolgen, wo das Fahrzeug nach Abschluss der Fahrt wieder verfügbar wird oder wie lange die Person mit dem Fahrzeug unterwegs ist. Arbeitgeber können auf dieser Basis die dienstliche Nutzung von Carsharing überwachen, Privatpersonen können sich gegenseitig ausspionieren. Wenn entsprechende Trackingtools am Markt auftauchen und mit kostenfreien Daten des NAP betrieben werden, dürfte dies das Vertrauen der Bürger*innen in die Handlungsfähigkeit des Staates und die Digitalisierung gleichermaßen beschädigen.

2. Angebotsrückgang und Marktkonzentration

Besonders bedroht durch die IVSG-Novelle sind Carsharing-Angebote außerhalb urbaner Zentren. Wie unter II.2 beschrieben, würde die vorgesehene Veröffentlichung dynamischer Verfügbarkeitsdaten für jeden Zweck die Querfinanzierungslogik des Carsharing-Angebots in Deutschland systematisch untergraben. So müssten insbesondere dort, wo Alternativen zum privaten Pkw am dringendsten benötigt werden, Carsharing-Angebote eingestellt werden. Im Ergebnis würden sich Carsharing-Angebote auf urbane Zentren beschränken und nur wenige Unternehmen am Markt halten können.

3. Kostenbelastung für Verbraucher*innen

Die mit der IVSG-E entstehenden Mehrkosten für Carsharing-Anbieter können nicht durch die branchentypisch niedrigen Margen aufgefangen werden. Die Carsharing-Branche wäre gezwungen,

die entstehenden Mehrkosten an ihre Nutzer*innen weiterzugeben. 2025 waren bereits 5,5 Millionen Bürger*innen zum Carsharing angemeldet, Tendenz steigend. In Anbetracht der Inflation der letzten Jahre scheint eine zusätzliche Mehrbelastung der Privathaushalte, die durch staatliche Regulierung verursacht wird, schwer vermittelbar.

IV. Formulierungsvorschläge des Bundesverband Carsharing

Gesetzentwurf der Bundesregierung	Änderungsvorschläge des bcs
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	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 Ergänzung Streichung
§ 1 Anwendungsbereich	
(1) Dieses Gesetz ist anzuwenden auf intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern und bei der Datenbereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt.	
(2) Es dient der Umsetzung der Richtlinie 2010/40/EU und der Durchführung	
1. der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 305/2013 unter Beachtung des Beschlusses Nr. 585/2014/EU,	
2. der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013,	
3. der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013,	
4. der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926,	
5. der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 sowie	
6. des Artikels 20 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804 sowie der in Bezug auf die dort geregelte Pflicht erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte.	

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

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

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

4. Dienste für kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilität.	
§ 5 Pflicht zur Datenbereitstellung	
(1) Die zuständigen Stellen haben Daten nach den in § 1 Absatz 2 Nummer 2 bis 6 bezeichneten Rechtsakten über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen. Die Bestimmungen des Artikels 10 der Verordnung (EU) 2021/782 bleiben hiervon unberührt.	
(2) Zum Zweck der Bereitstellung haben die zuständigen Stellen zu gewährleisten, dass die zugrunde liegenden Informationen in Daten gemäß den spezifizierten Formaten transformiert werden, wobei	(2) Zum Zweck der Bereitstellung haben die zuständigen Stellen zu gewährleisten, dass die zugrunde liegenden Informationen Daten gemäß den spezifizierten Formaten transformiert in einem gängigen maschinenlesbaren Format bereitgestellt werden, wobei
1. neue und geänderte zugrunde liegende Informationen zu Datenarten nach Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU für die jeweilige geografische Abdeckung spätestens zu dem in Spalte 3 des Anhangs III der Richtlinie 2010/40/EU bezeichneten Zeitpunkt als Daten über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen sind und	
2. bereits vorhandene zugrunde liegende Informationen zu Datenarten nach Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU für die jeweilige geografische Abdeckung spätestens bis zu dem in Spalte 4 des Anhangs III der Richtlinie 2010/40/EU bezeichneten Zeitpunkt als Daten über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen sind.	
(3) Die zuständigen Stellen haben bis zum 31. Oktober 2026 mitzuteilen, ob sie beabsichtigen, von der Möglichkeit gemäß Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU Gebrauch zu machen, für die geografische Abdeckung der Städte im Zentrum von Städtischen Knoten gemäß der Verordnung (EU) 2024/1679 die Verpflichtung zur Datenbereitstellung gemäß Absatz 2 Nummer 1 auf Straßen mit einem durchschnittlichen	

Tagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 7 000 Fahrzeugen zu beschränken.	
(4) Die Bereitstellungspflicht erfasst die Daten nach Artikel 5 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926. Zu den dynamischen Daten zum Auslastungsgrad der Fahrzeuge von straßengebundenen und von schienengebundenen Linienverkehrsdiensten über den Nationalen Zugangspunkt müssen die bereitzustellenden Daten auch umfassen:	
1. Daten zur Auslastung von Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderungen und	
2. Daten zu Stellflächen für Hilfsmittel.	
§ 6 Art der Datenbereitstellung	
(1) Dateninhaber haben für die Bereitstellung von Daten nach § 5 über den Nationalen Zugangspunkt die Vorgaben der Nationalen Stelle gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 3 zu beachten.	
2) Dateninhaber sind berechtigt, die Daten über einen Datenmittler bereitzustellen. Der Datenmittler hat die ihm bereitgestellten Daten unverzüglich an den Nationalen Zugangspunkt weiterzuleiten und der Nationalen Stelle Folgendes mitzuteilen:	
1. den Namen des Dateninhabers und des Datenmittlers,	
2. den Zeitpunkt der erstmaligen Datenbereitstellung durch den Datenmittler,	
3. die betroffenen Datenarten nach den in § 1 Absatz 2 Nummer 2 bis 6 bezeichneten Rechtsakten und	
4. die geografische Abdeckung, auf die sich die Daten beziehen.	
Der Datenmittler hat der Nationalen Stelle Änderungen der nach Satz 2 Nummer 1 bis 4 zu	

machenden Angaben unverzüglich mitzuteilen. Absatz 1 gilt entsprechend.	
(3) Ist Datenmittler nach Absatz 2 der Betreiber eines Landessystems, so hat er auf die Einhaltung der Qualität der bereitgestellten Daten hinzuwirken. Das Nähere regelt die Verwaltungsvereinbarung nach § 9 Absatz 3.	
§ 7 Nationaler Zugangspunkt	
(1) Das Bundesministerium für Verkehr betreibt den Nationalen Zugangspunkt.	
(2) Der Nationale Zugangspunkt hat den Zugang zu den Daten zu ermöglichen. Er hat zu diesem Zweck insbesondere die Möglichkeit zur Datenbereitstellung, Datenübermittlung und Datenweiterverwendung zu gewährleisten.	
(3) Das Bundesministerium für Verkehr kann andere Stellen mit der Wahrnehmung der Aufgabe nach Absatz 1 beauftragen.	
(4) Das Bundesministerium für Verkehr kann juristischen Personen des privaten Rechts durch Beleihung die Befugnis übertragen, die Aufgabe nach Absatz 1 im eigenen Namen und in den Handlungsformen des öffentlichen Rechts wahrzunehmen, sofern sie die Gewähr für eine sachgerechte Aufgabenerfüllung bieten und die Beleihung im öffentlichen Interesse liegt. Die Übertragung ist im Bundesanzeiger bekanntzumachen. Die Beliehene unterliegt der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr. Im Falle der Staatshaftung wegen Ansprüchen Dritter kann der Bund gegenüber einer beliehenen juristischen Person des Privatrechts bei Vorliegen von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit Rückgriff nehmen.	
	(5) Dateninhaber und Datennutzer registrieren sich beim Nationalen Zugangspunkt. Für die Registrierung sind mindestens die folgenden Angaben erforderlich:

	<p>1) der Name sowie die E-Mail-Adresse,</p> <p>2) bei juristischen Personen zusätzlich der Firmenname und eine zustellungsfähige Anschrift,</p> <p>3) der Zweck der beabsichtigten Datennutzung (z.B. „privat“; „wissenschaftlich“, „kommerziell“)</p>
§ 8 Datennutzung, Lizenzen	
(1) Die Bereitstellung und die Nutzung der Daten über den Nationalen Zugangspunkt sind unentgeltlich.	(1) Dateninhaber können für die Nutzung der Daten eine finanzielle Vergütung vorsehen. Diese muss angemessen und angesichts der rechtmäßig angefallenen Kosten für die Bereitstellung und Verbreitung der Daten verhältnismäßig sein.
(2) Daten, die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellt werden, dürfen für jeden kommerziellen oder nichtkommerziellen Zweck genutzt werden. Die Bedingungen für die Datennutzung müssen nichtdiskriminierend sein.	(2) Daten, die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellt werden, dürfen für jeden kommerziellen oder und nichtkommerziellen Zwecke genutzt werden, die der Erbringung von Diensten im Sinne der Richtlinie 2010/40/EU dienen. Die Nutzung für weitere Zwecke ist zulässig, sofern der Dateninhaber sie nicht ausschließt. Die Nutzung zur Erfüllung behördlicher Aufgaben ist stets zulässig. Die Bedingungen für die Datennutzung müssen nichtdiskriminierend sein.
(3) Dateninhaber können die Bedingungen für die Datennutzung über Lizenzvereinbarungen regeln. Die Vorschriften zu Standardlizenzen in der nach § 14 Absatz 2 Nummer 4 erlassenen Rechtsverordnung sind einzuhalten.	(3) Dateninhaber können die Bedingungen für die Datennutzung über Lizenzvereinbarungen regeln. Die Bedingungen für die Datennutzung müssen nichtdiskriminierend sein, dürfen die Weiterverwendung nicht unnötig einschränken und den Wettbewerb nicht behindern. Die Vorschriften zu Standardlizenzen in der nach § 14 Absatz 2 Nummer 4 erlassenen Rechtsverordnung sind einzuhalten.
(4) Datennutzer haben Daten, die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellt werden, gemäß Artikel 5 Absatz 4 und Artikel 6 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 unverzüglich	(4) Datennutzer haben Daten, die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellt werden, gemäß Artikel 5 Absatz 4 und Artikel 6 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU)

und vollständig in die von ihnen bereitgestellten IVS-Dienste einzubeziehen.	2022/670 sowie unter Einhaltung von Artikel 8 Absatz 2 und 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 unverzüglich und vollständig in die von ihnen bereitgestellten IVS-Dienste einzubeziehen.
	(5) Dateninhaber können die Bereitstellung von Daten verweigern, wenn der Datennutzer im Wettbewerb zum Dateninhaber steht.
§ 9 Nationale Stelle	
(1) Die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen nimmt folgende Aufgaben als Nationale Stelle wahr:	
1. Identifizierung und Ansprache von Dateninhabern und Datennutzern;	
2. Beratung der Dateninhaber zu den Vorgaben für die Datenbereitstellung, zu den Prozessen	
3. Ausarbeitung und Veröffentlichung von Leitlinien zu Datenstandards, Mindestprofilen, Qualitätsstandards und weiteren technischen Einzelheiten hinsichtlich der Bereitstellung und der Nutzung von Daten;	
4. regelmäßige stichprobenartige Überprüfung der Quantität und der Qualität der bereitgestellten Daten sowie der Einhaltung der Vorgaben für die Datenbereitstellung;	
5. Ansprache der Dateninhaber im Falle der Nichteinhaltung der Vorgaben für die Datenbereitstellung und der sonstigen Nichterfüllung von Pflichten nach diesem Gesetz;	
	6. Unterrichtung der Dateninhaber über die Nutzung der bereitgestellten Daten (u.a. Abrufzahlen, rechtswidriges Verhalten),
6. Sicherstellung der Abgabe von Eigenerklärungen nach § 10;	

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

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

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

(2) Das System nach Absatz 1 hat Folgendes zu ermöglichen:	
1. die Eingabe der Feststellung von Fehlern und Ungenauigkeiten sowie von Korrekturvorschlägen,	
2. die automatisierte Weiterleitung der eingegebenen Informationen nach Nummer 1 an die Dateninhaber und Datenmittler zur Prüfung sowie	
3. die Aufnahme der Ergebnisse der Prüfung nach Absatz 3 Satz 1.	
(3) Dateninhaber haben die über das System nach Absatz 1 eingegebenen Informationen nach Absatz 2 Nummer 1, die sie betreffen, zu prüfen und das Ergebnis dieser Prüfung über dasselbe System zu melden. Sind die Beanstandungen zutreffend, haben die Dateninhaber die bereitgestellten Daten unverzüglich zu korrigieren. Die Meldung nach Satz 1 und die Korrekturen nach Satz 2 können auch über einen Datenmittler erfolgen.	(3) Dateninhaber haben die über das System nach Absatz 1 eingegebenen Informationen nach Absatz 2 Nummer 1, die sie betreffen, zu prüfen und das Ergebnis dieser Prüfung über dasselbe System zu melden. Sind die Beanstandungen zutreffend, haben die Dateninhaber die bereitgestellten Daten unverzüglich zu korrigieren. Die Meldung nach Satz 1 und die Korrekturen nach Satz 2 können auch über einen Datenmittler erfolgen.
§ 12 Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission	
(1) Zuständig für die Erfüllung der Berichtspflicht nach Artikel 17 Absatz 1 und 3 der Richtlinie 2010/40/EU ist das Bundesministerium für Verkehr. Das Bundesministerium für Verkehr hat zur Wahrnehmung der Berichtspflicht nach Satz 1 die erforderlichen Informationen, insbesondere Eigenerklärungen, Fachbeiträge und Zuarbeiten der Nationalen Stelle, bei den zuständigen Stellen einzuholen.	
(2) Das Bundesministerium für Verkehr hat die Berichte auf seiner Internetseite zu veröffentlichen.	
§ 13 Verarbeitung personenbezogener Daten	
(1) Personenbezogene Daten im Sinne von Artikel 4 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2016/679 dürfen für die in diesem Gesetz festgelegten Zwecke nur	

<p>verarbeitet werden, soweit ihre Verarbeitung erforderlich ist, damit die in Anhang I der Richtlinie 2010/40/EU genannten IVS-Anwendungen, IVS-Dienste und IVS-Maßnahmen im Hinblick auf die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und eines erweiterten Verkehrs-, Mobilitäts- und Störungsmanagements funktionieren.</p>	
<p>(2) Betreffen gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2010/40/EU erlassene Spezifikationen die Verarbeitung von personenbezogenen Daten im Sinne von Artikel 4 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2016/679, so sind geeignete Vorkehrungen zum Schutz dieser Daten gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 und der Richtlinie 2002/58/EG zu treffen.</p>	
<p>(3) Ist eine Anonymisierung der Daten nach Absatz 1 möglich und können die Zwecke der Datenverarbeitung mit anonymisierten Daten erreicht werden, so werden anonymisierte Daten verwendet.</p>	
<p>(4) Ist eine Anonymisierung nicht möglich oder können die Zwecke der Datenverarbeitung mit anonymisierten Daten nicht erreicht werden, so werden die Daten pseudonymisiert, sofern die Pseudonymisierung möglich ist und die Zwecke der Datenverarbeitung mit der Nutzung pseudonymisierter Daten erreicht werden können.</p>	
<p>§ 14 Verordnungsermächtigungen</p>	
<p>(1) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, zum Zweck der Gewährleistung der Funktionsfähigkeit intelligenter Verkehrssysteme und des Schutzes öffentlicher Interessen, insbesondere der Verkehrssicherheit, der Datenintegrität und der Interoperabilität, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Vorschriften zur Durchführung und Ergänzung der in § 1 Absatz 2 genannten Rechtsakte zu erlassen.</p>	
<p>(2) Eine Rechtsverordnung nach Absatz 1 kann insbesondere Regelungen enthalten über:</p>	

1. die Anforderungen an die Struktur, den Inhalt, die Formate und die technischen Standards für die Transformation und Bereitstellung von Daten über den Nationalen Zugangspunkt,	
2. die Pflichten von Stellen, die Aufgaben nach diesem Gesetz wahrnehmen, insbesondere im Hinblick auf die Gewährleistung von Interoperabilität, Qualität, Aktualität, Zugänglichkeit und Sicherheit von Daten und IVS-Diensten,	
3. die Ausgestaltung und den Betrieb	
a) des Nationalen Zugangspunkts und	
b) von Landessystemen,	
4. die Festlegung, welche Standardlizenzen nach § 8 Absatz 3 Dateninhaber zu verwenden haben,	
5. die Aufgaben und Befugnisse der Nationalen Stelle einschließlich der technischen und organisatorischen Anforderungen an die Datenprüfung, Qualitätssicherung und Fehlerkorrektur,	
6. weitere Anforderungen an Inhalt, Form, Übermittlung und Prüfung von Eigenerklärungen nach § 10 sowie die Verfahren zur Nachbesserung von Eigenerklärungen,	
7. die Ausgestaltung und den Betrieb des automatisierten Systems zur Verbesserung der Datenqualität nach § 11, einschließlich der Pflichten der Beteiligten zur Prüfung und Korrektur,	
8. die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch mit anderen zuständigen Stellen auf nationaler und europäischer Ebene und	
9. die Erweiterung der geografischen Abdeckungen über die Festlegungen der in § 1 Absatz 2 aufgeführten Rechtsakte hinaus.	

<p>(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 2 Nummer 1, 2, 3 Buchstabe b, Nummer 4, Nummer 6 und 9 bedürfen abweichend von Absatz 1 der Zustimmung des Bundesrates.</p> <p>Rechtsverordnungen nach Absatz 2 Nummer 4 sind im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Staatsmodernisierung zu erlassen.</p>	<p>(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 2 Nummer 1, 2, 3 Buchstabe b, Nummer 4, Nummer 6 und 9 bedürfen abweichend von Absatz 1 der Zustimmung des Bundesrates und des Bundestages sowie der angemessenen Einbeziehung der zuständigen Stellen.</p> <p>Rechtsverordnungen nach Absatz 2 Nummer 4 sind im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Staatsmodernisierung zu erlassen.</p>
§ 15 Evaluierung	
<p>(1) Dieses Gesetz ist fünf Jahre nach Inkrafttreten zu evaluieren. Der Evaluationsbericht wird dem Deutschen Bundestag und dem Bundesrat zugeleitet und veröffentlicht.</p>	
<p>(2) Der Evaluierungsbericht enthält insbesondere Aussagen zu</p>	
<p>1. der Wirksamkeit des Zusammenspiels zwischen den in § 1 Absatz 2 genannten Rechtsakten und diesem Gesetz,</p>	
<p>2. der Nutzung und Funktionalität des Nationalen Zugangspunkts,</p>	
<p>3. der Qualität der bereitgestellten Daten,</p>	
<p>4. der Gewährleistung von Interoperabilität und Kontinuität,</p>	
<p>5. der Wirksamkeit der Eigenerklärungen und des Systems zur Fehlerkorrektur nach § 10,</p>	
<p>6. dem Aufwand für Dateninhaber, Datennutzer, Länder und Kommunen und</p>	
<p>7. etwaigen unbeabsichtigten Nebenfolgen und Vollzugsproblemen, insbesondere in Bezug auf die Erforderlichkeit von Sanktionsvorschriften bei Nichteinhaltung der Vorgaben dieses Gesetzes.</p>	
<p>Artikel 2 - Änderung der Mobilitätsdatenverordnung</p>	

Die Mobilitätsdatenverordnung vom 20. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4728), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 1. Juli 2022 (BGBl. I S. 1039) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:	
§ 9 wird durch den folgenden § 9 ersetzt: „§ 9 Außerkrafttreten Diese Verordnung tritt mit Ablauf des 1. Dezember 2028 außer Kraft.“	
Artikel 3 - Folgeänderungen	
(1) Die BSI-Kritisverordnung vom 22. April 2016 (BGBl. I S. 958), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 29. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 339) geändert worden ist, wird wie folgt geändert: In Anhang 7 Nummer 1.22 wird die Angabe „§ 2 Nummer 1 des Intelligente Verkehrssysteme- Gesetz“ durch die Angabe „§ 2 Nummer 1 des Intelligente-Verkehrssysteme- Gesetzes“ ersetzt.	
(2) Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:	
1. § 1 Absatz 3, § 2 Absatz 1b und die §§ 3a bis 3c werden gestrichen.	
2. § 57 Absatz 1 wird wie folgt geändert:	
a) In Nummer 11 wird die Angabe „können;“ durch die Angabe „können.“ ersetzt.	
b) Nummer 12 wird gestrichen.	
(3) Das Bundesfernstraßenmautgesetz vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 21. November 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 315) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:	
In § 9 Absatz 7 wird die Angabe „Nummer 11 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1553), das zuletzt durch Artikel 1	

des Gesetzes vom 17. Juni 2017 (BGBl. I S. 2690) geändert worden ist,“ durch die Angabe „Nummer 11 des Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetzes“ ersetzt.	
Artikel 4 - Außerkrafttreten	
Das Intelligente Verkehrssysteme Gesetz vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1553), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 (BGBl. I S. 2640) geändert worden ist, tritt mit Ablauf des ... [einsetzen: Datum des Tages der Verkündung dieses Gesetzes] außer Kraft.	
Artikel 5 - Inkrafttreten	
Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft. Artikel 3 Absatz 2 tritt am 1. Dezember 2028 in Kraft.	

Information über den Bundesverband Carsharing

Der Bundesverband Carsharing e.V. (bcs) ist der Dachverband der deutschen Carsharing-Anbieter. Ziel des Verbandes und seiner Mitglieder ist es, den Autobestand und Autoverkehr sowie die Umweltbelastung durch den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Wir fördern Carsharing als Teil einer ressourcenschonenden und klimaneutralen Mobilität in enger Zusammenarbeit mit den weiteren Akteuren des Umweltverbunds.

Der Bundesverband Carsharing e.V. ist als Interessensvertretung im Deutschen Lobbyregister registriert (R004440).