Stellungnahme

November 2025

Bundesverband Carsharing

IVSG-Novelle: Ausgestaltung von Datenlieferpflichten verteuert Mobilität

Der von der Bundesregierung verabschiedete Gesetzentwurf für ein neues Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetz soll europäische Vorgaben zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten umsetzen. Tatsächlich schafft der Entwurf rechtliche Inkonsistenzen, geht in zentralen Punkten weit über die EU-Anforderungen hinaus und schafft bürokratische Mehraufwände, die die Mobilitätskosten von Privathaushalten erhöhen werden. Gleichzeitig verzichtet der Entwurf darauf, Handlungsspielräume zur Kostenreduzierung zu nutzen.

Der Bundesverband Carsharing sieht daher folgenden Nachbesserungsbedarf bei der IVSG-Novelle:

- **Registrierung für Datennutzer einführen:** Der Gesetzentwurf sieht keine Registrierung der Datennutzer am Nationalen Zugangspunkt vor. Ohne eine solche Registrierung ist nicht nachvollziehbar, wer welche Daten für welche Zwecke nutzt. Eine Durchsetzung der im IVSG-Entwurf verankerten Pflichten der Datennutzer und eine Evaluierung des Gesetzes sind so unmöglich.
- **Gesetz auf seine eigentlichen Ziele fokussieren:** Die DelVO (EU) 2017/1926 verfolgt das Ziel, multimodale Reiseinformationsdienste grenzüberschreitend in der EU verfügbar zu machen. Aus diesem Grund verpflichtet sie Mobilitätsanbieter, gewisse Mobilitätsdaten an die Nationalen Zugangspunkte zu liefern. Eine Veröffentlichung und Nutzbarmachung dieser Daten für jeglichen kommerziellen Zweck, wie in der IVSG-Novelle vorgesehen, geht jedoch weit über dieses Ziel hinaus. Die Lizenzierung der im Anhang der DelVO (EU) 2017/1926 genannten Datenkategorien sollte daher ausschließlich eine Nutzung für die multimodale Reiseauskunft vorsehen. Dies gilt im Besonderen für die dynamischen Verfügbarkeitsdaten. Durch die Veröffentlichung und Nutzbarmachung der dynamischen Verfügbarkeitsdaten für jeden kommerziellen Zweck könnte nämlich ein Verdrängungswettbewerb im Mobilitätsmarkt entstehen, durch den die Angebotsvielfalt und Angebotsdichte rapide sinken. Eine Lizenzierung dieser Datenkategorien für jeden kommerziellen Zweck stellt somit ein erhebliches Risiko für die Verfügbarkeit multimodaler Mobilitätsangebote dar.
- **Verbraucher vor irreführenden Mobilitätsauskünften schützen:** Der IVSG-Entwurf lässt zu, dass Datennutzer Mobilitätsauskünfte gegenüber Verbrauchern zu ihrem eigenen wirtschaftlichen Vorteil verzerrt darstellen. Art. 8 Abs. 2 DelVO (EU) 2017/1926 sieht hingegen vor, dass Datennutzer Reiseoptionen unterschiedlicher Verkehrsträger oder deren Kombinationen in

ihren Auskunftsdiensten diskriminierungsfrei und nicht-irreführend darstellen müssen. Diese Vorschrift muss in den IVSG-Entwurf übernommen werden. Das ist für den Verbraucherschutz und auch unionsrechtlich geboten.

- **Keine unnötige Bürokratie schaffen, Verbraucher vor steigenden Kosten schützen:**
  - **Ineffektives Datenqualitätsmanagement streichen**
    Das vorgesehene Datenqualitätssystem verpflichtet Mobilitätsanbieter zur Prüfung jeder einzelnen Fehlermeldung durch Datennutzer, unabhängig von deren Substanz. Die Datenqualität ist im Carsharing ausgesprochen hoch, da jeder Fehler finanzielle Verluste für die Anbieter bedeutet. In der Realität entstehen die meisten Fehler bei der Weiterverarbeitung durch die Datennutzer. Eine Pflicht zur Prüfung solcher Fehler durch die Mobilitätsanbieter verbessert nicht die Datenqualität, schafft aber erhebliche Prüfungsaufwände ohne erkennbaren Nutzen für Verbraucher*innen. Die Regelung zum Datenqualitätsmanagement sollte aus dem Gesetzentwurf gestrichen werden.
  - **Eigenerklärungen auf vorgeschriebene Bereiche beschränken**
    Die Pflicht zur Einreichung von Eigenerklärungen über die Datenzulieferung ist ungeeignet, um die Qualität und Vollständigkeit der Daten sicherzustellen. Die EU-Verordnungen sehen Eigenerklärungen nur für zwei spezifische Bereiche vor (SRTI, Stellplätze). Eine laufende Eigenerklärungspflicht für alle Dateninhaber geht über diese Anforderungen hinaus und verursacht bürokratische Aufwände ohne Mehrwert. Die Eigenerklärungspflicht sollte auf die von der EU vorgesehenen Bereiche beschränkt werden. Die Einhaltung der Bereitstellungspflichten lässt sich effizienter durch Prüfung der tatsächlich gelieferten Daten feststellen.
  - **Datentransformation effizient durch staatliche Stelle organisieren**
    Der Gesetzentwurf verpflichtet jeden Mobilitätsanbieter, auf eigene Kosten seine Mobilitätsdaten in die vorgesehenen EU-Formate zu transformieren. Die vorgeschriebenen Datenformate sind für die Prozesse der Sharing-Dienste jedoch nicht nutzbar. Die Anbieter müssten ihre Daten also ausschließlich für die Bereitstellung am NAP in diese Formate transformieren, ohne sie selbst verwenden zu können. Wenn jeder Anbieter einzeln diese Transformation vornehmen muss, entstehen zudem unnötige Mehraufwände. Sachgerecht und kostengünstiger wäre es, wenn die Daten in den vorliegenden Formaten geliefert werden und der NAP die Transformation gebündelt für alle Daten durchführt. Wenn staatlich vorgesehene Standardisierung für die Branche nicht nutzbar ist, sollte sie auch staatlich organisiert werden.

Alle vorgeschlagenen Anpassungen sind konform mit der Richtlinie sowie den Delegierten Verordnungen und Rechtsakten der Europäischen Union, die das Gesetz umsetzen soll, schützen die Vielfalt und Dichte der Mobilitätsangebote in der Fläche und stehen im Einklang mit den Digitalisierungszielen der Bundesregierung.

Kontakt

Kathi Weiler
Bundesverband Carsharing e.V. (bcs)
Schönhauser Allee 141 B
10437 Berlin
E-Mail: kathi.weiler@carsharing.de

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).