

Daten, die bewegen: Die Zukunft des Mobilitätsdaten- Ökosystems

Bitkom-Impulse für die Legislatur 2025-2029

Ausgangslage

Mobilitätsdaten sind die Grundlage, um neue, innovative Geschäftsmodelle im Mobilitätssektor zu entwickeln sowie bestehende zu optimieren und tragen damit entscheidend zur Verkehrs- und Mobilitätswende bei. Sie können zudem einen positiven Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten und Verkehrsplanung, auch im Sinne nachhaltigerer Mobilität, optimieren.

Auf Basis der delegierten Verordnungen der Richtlinie 2010/40/EU (IVS-Richtlinie) sowie der Mobilitätsdatenverordnung stellen Mobilitätsdienstleister, Verkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreiber und weitere Akteure schon heute umfangreiche Datensätze über die Mobilität als Nationalen Zugangspunkt bereit. Die nationalen Zugangspunkte sind durch das durch die Europäische Union geförderte Projekt NAPCORE¹ europäisch gefördert und arbeiten zunehmend an ihrer Interoperabilität. Gleichzeitig halten einige Landesregierungen ihre eigenen Landesdatenräume bereit. Abseits gesetzlicher Verpflichtungen bieten immer mehr nationale und europäische Datenraum-Initiativen, so z. B. der Mobility Data Space (MDS), interessierten Akteuren die Gelegenheit, Daten bilateral auf vertraglicher Basis auszutauschen. Zudem existiert eine Vielzahl privater Mobilitätsdatenanbieter, die Mobilitätsdaten verarbeiten und darauf basierende Services bereitstellen. Sowohl für Datenbereitsteller als auch für Datennutzer ist nicht immer ersichtlich, über welche Schnittstelle bzw. welchen Datenraum welche Daten bezogen werden können oder bereitgestellt werden müssen. Potenzielle Datenanbieter und Datennutzer wissen oft nicht voneinander, und wenn sie es wüssten, ist das Bewusstsein über die Existenz und den Mehrwert von Datenräumen als Mittel zur Vernetzung und zur Durchführung des Datenaustauschs oft nicht gegeben.

Bitkom begrüßt ausdrücklich, dass der Bund die Wirkung von Mobilität und Mobility Data Space im Sinne eines effektiven Mobilitätsdatenökosystems evaluiert hat.

Grundsatz zukünftiger Mobilitätsdatenregulierung

Die Bundesregierung muss angesichts der im Rahmen der Umsetzung der IVS-Richtlinie steigenden Bedeutung der Mobilität darauf achten, ein kohärentes Mobilitätsdatenökosystem zu schaffen. Die von der öffentlichen Hand bereitgestellten

¹ <https://napcore.eu/>

oder geförderten Mobilitätsdatenökosysteme müssen interoperabel mit anderen kommerziellen und nicht-kommerziellen Datenplattformen konzipiert werden, um den EU-weiten Datenaustausch mit anderen Ökosystemen, auch über den Mobilitätssektor hinaus, zu ermöglichen.

Vor Einführung neuer Bereitstellungspflichten, wie dem in der 20. Wahlperiode geplanten Mobilitätsdatengesetz oder der Novelle des Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetzes, sollte geprüft werden, ob die Bereitstellung nicht über bestehende Gesetzgebungen erfolgen kann. Derzeit sorgen verschiedene europäische Regelungsvorhaben, wie etwa die Erneuerbare Energien Richtlinie 2023/2413 (RED III) die Typgenehmigungsverordnung 2024/1257 (Euro-7), die Batterie Verordnung 2023/1542 (Battery Pass) und der Data Act für verschiedene Datenbereitstellungspflichten an benannte (staatliche) Stellen, den Nutzer oder Dritte. Dies führt zu erheblichen Rechtsunsicherheiten und jeweils hohem Implementierungsaufwand bei Unternehmen. Harmonisierte Gesetzgebungen sind daher dringend erforderlich. Darüber hinaus sollte überprüft werden, inwiefern eine kohärente Ausgestaltung datenschutz- und datenrechtlicher Vorgaben (z.B. Data Act, DS-GVO) das Teilen von Daten fördern kann, statt zusätzliche gesetzliche Verpflichtungen zum Datenteilen zu schaffen.²

Neben dieser Tatsache sollten immer erst konkrete Anwendungsfälle für die Datennutzung identifiziert werden und der konkrete volkswirtschaftliche Nutzen sowie die mit der Bereitstellung einhergehenden Kosten erfasst werden. Darauf basierend sollte immer eine Abwägungsentscheidung getroffen werden, dahingehend, welchen konkreten Nutzen die betroffenen Daten bieten und inwiefern ein Risiko für neue wie etablierte Geschäftsmodelle durch die verpflichtende Datenbereitstellung vorliegt. Die Möglichkeit einer Vergütung muss grundsätzlich eingeräumt werden, wobei die Preisgestaltung stets fair, transparent, angemessen, diskriminierungsfrei und verhältnismäßig sein muss. Infrastrukturdaten öffentlicher Behörden müssen flächendeckend und vollständig bereitgestellt werden, um möglichst skalierbar Nutzungen zu ermöglichen.

In Zukunft: Fokus auf das Wesentliche

Die Mobilithek ist als Nationaler Zugangspunkt und Mobilitätsdatenplattform des Bundes die zentrale Plattform für alle öffentlichen Mobilitätsdaten, vor allem für die Daten, die heute und in der Zukunft gesetzlich verpflichtend verfügbar gemacht werden müssen. Neben den direkt an die Mobilithek gelieferten Daten stellt die Plattform schon heute Daten aus landeseigenen Mobilitätsdatenplattformen, Branchenplattformen oder anderen Datenplattformen des Bundes bereit. Im Sinne einer effizienten Haushaltsführung ist eine Fokussierung auf eine zentrale, aus Bundesmitteln finanzierte, Datenplattform ratsam.

² Siehe hierzu auch: Bitkom 2025: »Digitalgesetzgebung der EU: Konfliktzonen und Wege zur Kohärenz« | bitkom.org

Datenangebot und -qualität ausbauen

Insgesamt herrscht für viele Akteure des Mobilitätssektors und der öffentlichen Hand oft Unklarheit darüber, welche Daten wo verfügbar sind, da noch nicht alle öffentlichen Daten in der Mobilithek verfügbar sind. Der Bund muss das Angebot und die Datenqualität der öffentlichen Daten in der Mobilithek in Zusammenarbeit mit Ländern und Kommunen konsequent ausbauen: Es braucht eine Dateninventur aller verfügbaren Mobilitätsdaten bei Bund, Ländern und Kommunen und darauf aufbauend eine transparente Kommunikation mit konkreten Zielwerten und Fortschrittsberichten zur Integration in die Mobilithek. Statt zusätzliche eigene Mobilitätsdatenplattformen einzurichten, sollten Länder und Kommunen stattdessen hierfür eingeplante Ressourcen in die Bereitstellung vorliegender Daten investieren und hierbei bereits etablierte Plattformen nutzen und stärken. Eine begleitende Initiative zur Standardisierung der Mobilitätsdatenformate wäre auf Basis der aktuell vorherrschenden Datenwildwuchses anzuraten. Angesichts des wachsenden Volumens an dynamischen Daten muss sichergestellt sein, dass die Mobilithek auch zukünftig technisch skalierbar ausgelegt ist und die entstehenden Latenzzeiten den Anforderungen der Anwendungsfälle entsprechen.

Möglichkeiten für Lizenzierung und Steuerung ausbauen

Dynamische Daten, einschließlich sicherheitskritischer Daten aus Onboard oder Road Side Units, sind entscheidend dafür, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Mobilitätsinnovationen, z.B. Autonomes Fahren, voranzutreiben. Grundsätzlich ist hier zu unterscheiden zwischen den gesetzlich bereitzustellenden Rohdaten und veredelten Datenprodukten, die ohne weitere Bearbeitung in Produkten und Services eingebunden werden können. Für beide Arten muss die Mobilithek die Möglichkeiten zur Steuerung des Datenzugriffs und der Entgelterhebung ausbauen, um den Sicherheitsanforderungen Rechnung zu tragen. Dies gilt auch für wettbewerbsrelevante Daten, deren Bereitstellung gesetzlich gefordert wird.

Mobilithek zum One-Stop-Shop entwickeln

Für Datengeber bestehen teils mehrfache Pflichten zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten an unterschiedliche Datenplattformen, z.B. wenn Daten bereits an die Mobilithek geliefert und dennoch von Behörden individuell angefordert werden. Hier sollten Bund, Länder und Kommunen klarstellen, dass eine weitere Bereitstellungspflicht entfällt, sobald die Daten an eine öffentliche Datenplattform bereitgestellt wurden.

Usability für Datengeber und -nutzer optimieren

Die Auffindbarkeit der Datensätze in der Mobilithek kann neben der bestehenden Suchfunktion z.B. durch eine KI-basierte Suchmaske optimiert werden. So könnten Daten auch über eine Problem- bzw. Zielbeschreibung gefunden werden und somit der Nutzen der Daten verbessert werden. Die bestehende Funktionalität zur räumlichen Verortung der Mobilitätsdaten sollte im Sinne der Nutzerfreundlichkeit ausgebaut werden.

Europäische Interoperabilität sicherstellen

Im Sinne der Stärkung der europäischen Verkehrsnetze, des grenzüberschreitenden Verkehrs und der Europäischen Union als Entwicklungsstandort für Mobilitätsinnovationen muss der Bund sich im Rahmen seines Engagements in der National Access Point Coordination Organisation for Europe (NAPCORE) für stärkere Interoperabilität und grenzüberschreitende Datenverfügbarkeit einsetzen. Zudem muss sichergestellt werden, dass das Datenangebot der Mobilithek über einen zukünftigen European Mobility Data Space abrufbar ist. Hier sollten etablierte und zukünftige Plattformen und Standards integriert werden, um den Aufbau von neuen Parallelstrukturen zu vermeiden.

Eigenwirtschaftlichen und wettbewerblichen Betrieb des Mobility Data Space unterstützen

Der Mobility Data Space (MDS) hat sich seit seinen Anfängen im Jahr 2019 als öffentlich geförderter Akteur im deutschen Mobilitätsökosystem etabliert. Im Gegensatz zur Mobilithek zielt der MDS darauf ab, einen kommerziellen Austausch von Mobilitätsdaten zwischen Branchenakteuren jenseits gesetzlicher Bereitstellungspflichten zu ermöglichen. Seit Ende 2024 sind erste Daten der Mobilithek über den MDS abrufbar, gleichzeitig ermöglicht auch die Mobilithek, freiwillig Daten auf Lizenz- bzw. Vertragsbasis für Dritte bereitzustellen.

Die ursprünglichen Erwartungen an den MDS als zentrale Datendrehscheibe konnten bislang nur eingeschränkt erfüllt werden. Der MDS hat bislang eine Vielzahl von Aufgaben übernommen – von der Bereitstellung einer technischen Infrastruktur zum Datenaustausch über die Vernetzung von Branchenakteuren bis hin zur Sichtbarmachung von ausgewählten Use Cases und der Durchführung eigener Veranstaltungen. Eine Fokussierung auf bestimmte Schwerpunkte in einem eigenwirtschaftlichen und wettbewerblichen Betrieb und somit eine klarere Abgrenzung zur Mobilithek würde in Zukunft für mehr Klarheit und eine effektivere Zusammenarbeit sorgen.

Handlungsempfehlungen

- ☐ Wettbewerbsrelevante Daten wirksam schützen
- ☐ Öffentliches Datenangebot und Qualität der Mobilithek ausbauen
- ☐ One-Stop-Shop Mobilithek : Doppelstrukturen beenden
- ☐ Möglichkeiten für Lizenzierung und Steuerung in der Mobilithek ausbauen
- ☐ Usability der Mobilithek für Datengeber und -nutzer optimieren
- ☐ Europäische Interoperabilität der Mobilithek sicherstellen
- ☐ Eigenwirtschaftlichen und wettbewerblichen Betrieb des MDS unterstützen

Bitkom vertritt mehr als 2.200 Mitgliedsunternehmen aus der digitalen Wirtschaft. Sie generieren in Deutschland gut 200 Milliarden Euro Umsatz mit digitalen Technologien und Lösungen und beschäftigen mehr als 2 Millionen Menschen. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 500 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig, kreieren Content, bieten Plattformen an oder sind in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 82 Prozent der im Bitkom engagierten Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, weitere 8 Prozent kommen aus dem restlichen Europa und 7 Prozent aus den USA. 3 Prozent stammen aus anderen Regionen der Welt. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem leistungsfähigen und souveränen Digitalstandort zu machen.

Herausgeber

Bitkom e.V.
Albrechtstr. 10 | 10117 Berlin

Ansprechpartner

Felix Lennart Hake | Bereichsleiter Mobility & Aviation
T +49 30 27576-243 | f.hake@bitkom.org

Verantwortliches Bitkom-Gremium

AK Intelligente Mobilität

Copyright

Bitkom 2025

Diese Publikation stellt eine allgemeine unverbindliche Information dar. Die Inhalte spiegeln die Auffassung im Bitkom zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Obwohl die Informationen mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität, insbesondere kann diese Publikation nicht den besonderen Umständen des Einzelfalles Rechnung tragen. Eine Verwendung liegt daher in der eigenen Verantwortung des Lesers. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen. Alle Rechte, auch der auszugsweisen Vervielfältigung, liegen beim Bitkom oder den jeweiligen Rechteinhabern.