



Stellungnahme der BMW Group

Januar 2026

Öffentliche Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages zur IVSG-Novelle

Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

21(15)54-C

vom 22.01.2026

öff. Anhörung am 26.01.2026

BMW AG, January 2026

CONFIDENTIAL

Vernetzte BMW Flotte & Datenflüsse.

Die BMW Group betreibt eine der weltweit größten vernetzten Fahrzeugflotten: **über 20 Millionen** Fahrzeuge sind heute an die BMW Backendsysteme angebunden, mit täglich mehr als 12 Mrd. Requests und mehr als 145 TB Datendurchsatz – ein Maßstab für Skalierung, Resilienz und Datensicherheit. Softwareaktualisierungen ("Over-the-air-Updates", OTA) erreichen >9 Mio. Fahrzeuge (Bestand mit OTA-Fähigkeit), was zeigt, dass Softwarebasierte Dienste in der Fläche funktionieren.

Vor diesem Hintergrund und im Zusammenhang mit dem IVSG ist es zunächst wichtig, den Unterschied zwischen **Rohdaten** und **Services** zu erklären: OEMs wie BMW liefern in vielen Anwendungsfällen **Rohdaten** (z. B. Fahrzustände, Warnereignisse, Umgebungszustände). Diese werden aggregiert, pseudonymisiert, anonymisiert und können dann an Dienstanbieter oder Ökosysteme (bspw. **Data for Road Safety (DFRS)**) weitergegeben werden. Aus diesen Rohdaten (und Daten aus anderen Quellen) lassen sich dann erst entscheidungsrelevante Erkenntnisse ableiten (bspw. Glatteis, Stauende, Starkregen, etc.). Wenn man mehrere dieser Erkenntnisse bündelt, kann daraus ein Service entstehen (z. B. Stauinformationen/RTTI, Parkservice, Gefahrenwarnung).

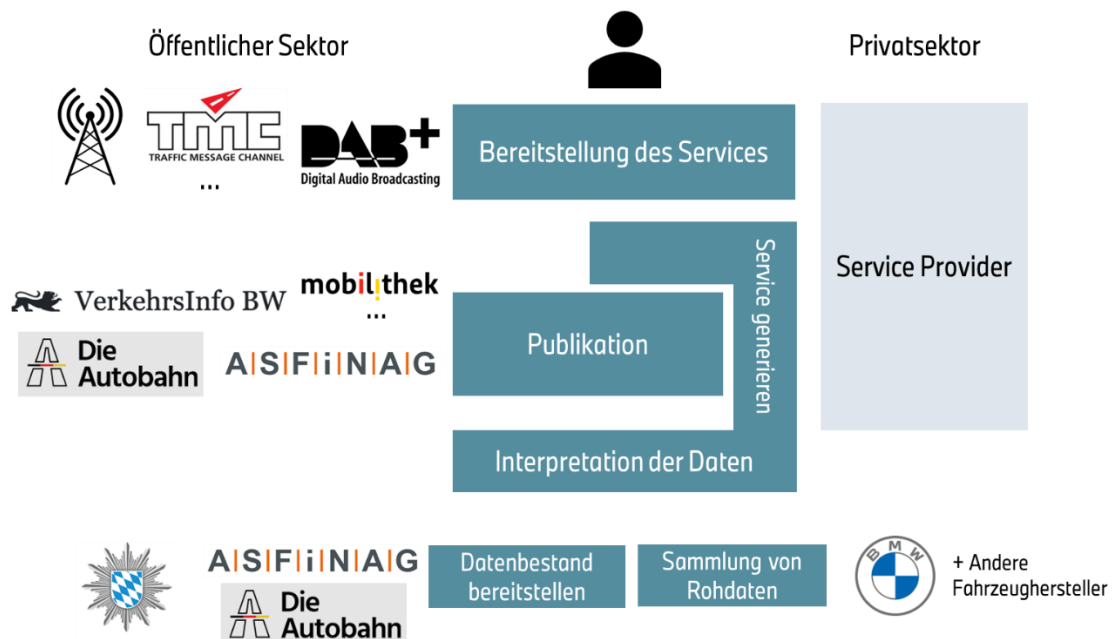


Abbildung 1: Von Daten zum Service.

Dafür sind Expertise, Erfahrung und kostenrelevante Infrastruktur notwendig und wird oft durch spezialisierte Anbieter durchgeführt. Wir als BMW Group kaufen diese Dienste dann wiederum ein und stellen sie unseren Kunden zur Verfügung (bspw. RTTI-Dienste, Park Services, Points of interest). Zusätzlich können über das Portal „BMW Car Data“ Endkunden Daten an Dritt-Anbieter zur Verfügung stellen (z.B. für spezielle Versicherungstarife).

Außerdem engagiert sich BMW in **Datenräumen** wie dem **Mobility Data Space (MDS)** oder auch **Catena-X**, um kommerzielle Datenangebote mittels international

standardisierter Prinzipien (IDS/GAIA-X etc.) sicher, kontrolliert und interoperabel teilbar zu machen.

Nationale Zugangspunkte, Leitstelle & Datenlieferpflichten.

Der vorliegende Entwurf setzt die revidierte ITS-Richtlinie (EU) 2023/2661 in nationales Recht um. Er weitet die Datenpflichten aus (u. a. Baustellen, Sperrungen, Tempolimits) bis in die kommunale Ebene hinein. Er verankert Unentgeltlichkeit sowie Standardisierung über den Nationalen Zugangspunkt „Mobilithek“. Die BAST wird als Nationale Stelle für Qualität und Leitlinien gestärkt. Das ist im ersten Schritt richtig – aber auch anspruchsvoll im föderalen Kontext.

Die Praxis zeigt: Qualität, Aktualität, Interoperabilität und flächendeckende Verfügbarkeit von NAP-Daten sind der Engpass. Dies hat auch die Bundesregierung bereits in früheren Begründungen identifiziert. Der heutige Entwurf adressiert das durch Leitlinien, Eigenerklärungen, Qualitätsfeedback und Berichte, was wir ausdrücklich begrüßen. Entscheidend ist jetzt die operative Umsetzung, damit die Mobilithek für Dienstleister technisch und qualitativ attraktiv wird. Im aktuellen Zustand ist die Mobilithek als verlässliche Datenquelle nicht geeignet. Gleiches gilt auch auf europäischer Ebene. Die nationalen Zugangspunkte der europäischen Mitgliedsstaaten müssen qualitativ auf der gleichen Ebene operieren.

Die Unentgeltlichkeit ist aus einer bestimmten Perspektive nachvollziehbar. Bestehende Daten der öffentlichen Hand müssen digitalisiert zur Verfügung gestellt werden (bspw. Verkehrsrechtliche Anordnungen, Baustellen). Vor dem Hintergrund des oben beschriebenen Unterschieds zwischen Rohdaten und Services macht dieses Argument weniger Sinn: die Rohdaten, die bspw. Fahrzeughersteller liefern, sind im ersten Schritt als Service nicht nutzbar und müssen nachbearbeitet werden. Das erfordert bestimmte Ressourcen und muss daher mit einer Wertschöpfung hinterlegt werden. Es muss ein Mobilitätsdatenökosystem entstehen, dass diese Wertschöpfung abbilden kann. Aus unserer Sicht muss der MDS hier eine kurzfristige Ergänzung und sogar mittelfristig das Überleitungsziel gegenüber der Mobilithek sein.

Mit Blick auf die Datenliste sind für uns vor allem Daten relevant, die unser Navigationsangebot verbessern können. Dazu zählen bspw. Baustellen, Fahrstreifen-/ Straßensperrungen, verkehrsrechtliche Anordnungen (inkl. Tempolimits und deren Gültigkeit). V.a. die Geschwindigkeitsbegrenzungen der Wechselschilderbrücken entlang der Autobahn sind für uns wichtig. Das IVSG (zusammen mit der ITS Directive) muss dafür sorgen, dass diese Daten über die NAPs in ganz Europa verfügbar sind – unter Einhaltung der oben beschriebenen Qualitätskriterien.

Autonomes Fahren & kooperative ITS-Dienste.

Bei automatisierten Fahrfunktionen gelten zu Recht strenge Sicherheits- und Zulassungsanforderungen. Außerhalb des Fahrzeugs generierte Daten, gleich in welchem Paradigma, sind heute additiv wertvoll, können aber lokale Sensorik und funktionsfähige Eigenwahrnehmung nicht ersetzen. Der sicherheitstechnische

Rahmen (v.a. ISO 26262) begrenzt die direkte Verwendung externer Daten für sicherheitskritische Manöver.

Unser Vorschlag:

1. **NAP/ Mobilithek als „Servicegrade Backbone“ ausbauen:**
Verbindliche Qualitätsprofile, SLA/Monitoring, operatives Support-Programm für Länder/Kommunen; Berichtssystematik (Qualität/Abdeckung) mit klaren Verantwortlichkeiten verankern.
2. **Fokusdaten priorisieren und terminiert liefern** (Baustellen, Sperrungen, Tempolimits inkl. Gültigkeit/Topologie), da sie direkt in Routing, intelligent Speed Assistant (ISA), FahrerInformation und Verkehrsmanagement einzahlen.
3. **Rollen sauber trennen:**
Mobilithek für öffentliche/obligatorische Daten (unentgeltlich, offen); MDS/Datenräume für kommerzielle/optionale Datensätze mit differenzierten Lizenzen – dadurch entsteht Marktbreite statt Verdrängung.
4. **Paradigmenneutrale C-ITS-Politik:**
Sensorik + Backend als kurzfristig skalierbarste Pfade anerkennen; direkte Kommunikation dort, wo betrieblich und sicherheitsseitig belegt. Regulatorik sollte Outcomes (Dienste/Wirkung), nicht technologische ~~konkrete~~ Transportkanäle vorschreiben.
5. **DFRS als „SafetyUtility“ verstetigen:**
Öffentliche Stellen ermutigen, SRTI systematisch einzuspeisen und zu nutzen; Synergien mit NAPCORE/TISA Profilen heben.

Herausgeber:

BMW Group

Petuelring 130 | 80788 München

Ansprechpartner

Rüdiger Pape | Abteilung für Politik und Aussenbeziehungen

Email: ruediger.pape@bmwgroup.com | Tel: +49-151-601-16528

Die BMW Group

Die BMW Group ist mit ihren Marken BMW, MINI, Rolls-Royce und BMW Motorrad der weltweit führende Premium-Hersteller von Automobilen und Motorrädern und Anbieter von Premium-Finanzdienstleistungen. Das BMW Group Produktionsnetzwerk umfasst über 30 Produktionsstandorte weltweit; das Unternehmen verfügt über ein globales Vertriebsnetzwerk mit Vertretungen in über 140 Ländern.

Im Jahr 2024 erzielte die BMW Group einen weltweiten Absatz von 2,45 Mio. Automobilen und über 210.000 Motorrädern. Das Ergebnis vor Steuern im Geschäftsjahr 2024 belief sich auf 11,0 Mrd. €, der Umsatz auf 142,4 Mrd. €. Zum 31. Dezember 2024 beschäftigte das Unternehmen weltweit 159.104 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Seit jeher sind langfristiges Denken und verantwortungsvolles Handeln die Grundlage des wirtschaftlichen Erfolges der BMW Group. Nachhaltigkeit ist ein wichtiger Bestandteil der Unternehmensstrategie der BMW Group, von der Lieferkette über die Produktion bis zum Ende der Nutzungsphase aller Produkte.

www.bmwgroup.com