



Deutscher Bundestag

Verkehrsausschuss

Ausschussdrucksache

21(15)54-F

vom 22.01.2026

öff. Anhörung am 26.01.2026

Wikimedia Deutschland e. V., Tempelhofer Ufer 23-24, 10963 Berlin

Sekretariat PA 15 - Verkehrsausschuss

Deutscher Bundestag

Platz der Republik 1

11011 Berlin

per E-Mail

Stellungnahme

des Wikimedia Deutschland, Gesellschaft zur Förderung Freien Wissens e. V. zum 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

Berlin, den 22. Januar 2026

Wikimedia Deutschland setzt sich für Chancengleichheit beim Zugang zu Wissen und Bildung ein und unterstützt die vielen Tausend Ehrenamtlichen, die in der Wikipedia und ihren Schwesterprojekten tagtäglich ihr Wissen mit allen Menschen teilen. Wir stehen für eine Wissensallmende, in der Faktendaten möglichst frei zum Vorteil der Gesellschaft eingesetzt werden können. **Gesetzliche Verpflichtungen zur Veröffentlichung von Open Data sind eine wichtige Voraussetzung zur Mehrung Freien Wissens.** Open Data ist die notwendige Grundlage für niederschwellige und einfach zu nutzende intermodale Mobilitätsketten und trägt somit zur Mobilitätswende bei. Wir bedanken uns für die Gelegenheit, den Entwurf zur Neuregelung des IVSG kommentieren zu dürfen.

In Stichpunkten

- ☛ Die Orientierung an den Open-Data-Leitlinien der EU hinsichtlich unentgeltlichen und unmittelbaren Zugangs und Wiederverwendung der Informationen zu jedem Zweck, sowie zu diskriminierungsfreien Standardlizenzen begrüßen wir ausdrücklich. Der Gesetzesentwurf verlagert die Festlegung möglicher

**Wikimedia Deutschland –
Gesellschaft zur Förderung
Freien Wissens e. V.**

Tempelhofer Ufer 23 – 24
10963 Berlin

Postfach 61 03 49
10925 Berlin

Tel.: +49 (0) 30 577 11 62 - 0
Fax: +49 (0) 30 577 11 62 - 99

wikimedia.de
politik@wikimedia.de

Spendenkonto:
IBAN: DE05 1002 0500 0003
2873 00

BIC: BFSWDE33XXX

Geschäftsführende Vorständin:
Franziska Heine

Eingetragen beim Amtsgericht Berlin-
Charlottenburg unter der Nummer
23855 B

Standardlizenzen jedoch auf eine noch zu entwickelnde Verordnung und setzt keine Grenzen hinsichtlich möglicher Bedingungen der Datennutzung. Insbesondere für transnationale Mobilitätsauskünfte ist eine Beschränkung auf international anerkannte Lizenzen essentiell, die auch eine Zusammenführung und gemeinsame Verwendung verschiedener Informationsquellen gestatten. Wir empfehlen hier eine ausdrückliche Nennung der international anerkannten Creative-Commons-Lizenzen – bevorzugt CC-0 1.0 – sowie der Open Database License (ODbL) bereits im Gesetz.

- ☛ Der Entwurf geht von Diensteanbietern, Startups, Forschenden und Behörden als Nutzende der Mobilitätsdaten aus. Als Gesellschaft zur Förderung Freien Wissens möchten wir betonen, dass auch Zivilgesellschaft und Digitales Ehrenamt offene Daten in einer großen Vielfalt von Projekte nutzen, zu ihrer qualitativen Verbesserung sowie ihrer leichteren Wiederverwendbarkeit beitragen. Viele Entwicklungen im Mobilitätsdatenbereich gehen maßgeblich auch auf das Engagement Ehrenamtlicher zurück; viele Entwicklungen und Anwendungen, die von dem Gesetz profitieren werden, betten sich in Projekte Freien Wissens ein. Auch aus diesem Grund ist ein niederschwelliger, unentgeltlicher, diskriminierungsfreier Zugang zu Mobilitätsdaten zur Verwendung für jeden Zweck unabdingbar.
- ☛ Der Begriff der „Maschinenlesbarkeit“ ist sehr weit gefasst und in der vorliegenden Form praktisch überflüssig. Der Gesetzgeber könnte seinen perspektivischen Wunsch nach einer Entwicklung hin zu semantischen Verkehrsdaten ausdrücken, durch die auch die Sachverhalte in diesen Daten maschinell auswertbar würden.
- ☛ Aus unserer Sicht bestehen noch offene Fragen, ob durch die Formulierungen in § 5 IVSG-E eine Ausnahme für Eisenbahnfernverkehrsunternehmen durch die Hintertür entstehen könnte.
- ☛ Wie schon bei den Entwürfen des Mobilitätsdatengesetzes halten wir die Auslagerung einer Reihe von Regelungen in eine separate Verordnung zwar für nachvollziehbar, um auch auf geänderte Rahmenbedingungen flexibel reagieren zu können. Da der Entwurf jedoch auch in der Gesetzesbegründung zunächst vage bei der Festlegung auf Lizenzkategorien bleibt, halten wir es für wichtig, bereits hier die internationale Kompatibilität von Lizenzen als Ziel festzuhalten und die Entwicklung weiterer, bislang nicht existierender Standardlizenzen kategorisch auszuschließen.

Rückblick auf 14 Jahre Geschichte

Die Forderung nach offenen Mobilitätsdaten blickt in der Bundesrepublik auf eine eng mit dem Engagement Ehrenamtlicher aus der Digitalen Zivilgesellschaft verwobene Geschichte zurück. Als der Datenaktivist Michael Kreil im Jahr 2012 die Fahrplandaten der Deutschen Bahn in das international verbreitete GTFS-Format transformierte, drohte die Bahn dem Aktivisten noch mit rechtlichen Konsequenzen.¹ Nur drei Jahre später verkündete die Bahn

¹ vgl. Netzpolitik.org vom 28.09.2012: <https://netzpolitik.org/2012/deutsche-bahn-beschwert-sich-uber-open-data-initiative-interview-mit-einem-macher-von-openplanb/>

den Start ihres Open-Data-Portals, über das unter anderem der Zugriff auf den Betriebszustand von Aufzügen an ersten Bahnhöfen möglich war.² Ehrenamtliche hatten in der Zwischenzeit erste Verkehrsverbünde und -unternehmen überzeugt, auch ihre Fahrplandaten in standardisiertem Format als Open Data zu veröffentlichen, und so ergab sich nach und nach die Gelegenheit, verschiedene Mobilitätsmodi zu intermodalen Verkehrsauskünften zusammenzuführen, die Qualität der Daten zu begutachten und Verbesserungsvorschläge zur Qualitätssicherung zu machen, bis hin zu spielerischen Ansätzen – einfach, weil das nun ging.³

Durch die nach und nach wachsenden Datenbestände konnten in der Folge anderswo entwickelte Freie-Software-Systeme auch in Deutschland praktisch erprobt werden. Ein Ehrenamtlicher aus dem Code-for-Germany-Netzwerk übersetzte im Dezember 2016 die beim Helsinkier Verkehrsverbund entwickelte Mobilitätsauskunft „digitransit“ ins Deutsche und setzte eine Instanz auf, die er mit Open-Data-Fahrplandaten befüllte.⁴ Anderswo hatten Ehrenamtliche sich damit beschäftigt, regelmäßige Angebote von Mitfahrzentralen in eines der weltweit standardisierten Mobilitätsformate zu transformieren, so dass solche regelmäßigen Fahrten – insbesondere als erste oder letzte Meile im ländliche(re)n Raum – in eine Mobilitätsauskunft integriert werden können.⁵ Und auch die ab 2019 gerade erst auf den Markt drängenden Anbieter für Mikromobilität konnten insbesondere in den USA aufgrund kommunal durchgesetzter Datenbereitstellungspflichten Teil intermodaler Mobilitätsauskünfte werden.⁶

Dieses Bild vieler verschiedener, auf spezielle Zwecke zugeschnittene Auskünfte und einem ungehinderten Zugang zu diesen Daten stand anfangs in starkem Kontrast zum Selbstverständnis unter anderem der Verkehrsverbünde, aber auch einzelner Mobilitätsdienstleister. Der Standpunkt der Verbünde war lange, dass sie – und *nur* sie – korrekte Mobilitätsauskünfte leisten könnten.⁷ Später knüpften einige von ihnen den Zugang zu Fahrplandaten an verpflichtende Registrierungen und bauten technische Hürden für einen direkten Zugriff ein. Wieder andere behaupteten, dass pure Faktendaten, die sich auch durch objektive Beobachtung der Realität ermitteln lassen und die sie bereitwillig an ihre Nutzenden ausspielen, gleichzeitig Geschäftsgeheimnisse seien.

Intermodale Systeme wie digitransit fanden in Deutschland derweil immer weitere Verbreitung; die Projekte „stadtnavi“ und „bbnavi“ bauten unmittelbar auf digitransit auf.

² Open Knowledge Foundation Deutschland e.V., 23.10.2015: <https://okfn.de/blog/2015/10/die-bahn-kommt-auf-open-data/> (Offenlegung: Der Autor der Stellungnahme war an der Begleitung der Vorbereitung des Open-Data-Portals beteiligt)

³ Beispiele für Qualitätsverbesserungen sind z.B. die Anreicherung eines Bahnhofsdatsatzes mit Geokoordinaten, vgl. <https://blattspinat.com/posts/bahnroulette/> oder der Abgleich von Daten der NVBW mit OpenStreetMap-Kartendaten: <https://mfdz.de/blog/haltestellendaten-bw-vergleich-osm-nvbw>

⁴ Die deutschsprachige Übersetzung kann mit Zeitstempel 18.12.2016 auf Github nachvollzogen werden: <https://github.com/HSLdevcom/digitransit-ui/commit/6d08ceac3af65bbcff61411c0e316ebdf4d9b203>

⁵ Selbst lokale Angebote wie Mitfahrbänke können so in Mobilitätsauskünften sichtbar gemacht werden, vgl. Mitfahrdezentrale 24.05.2019: <https://mfdz.de/blog/fahrplane-fur-mitfahrbanke>

⁶ Hierzu z.B. Radforschung, 16.04.2019: <https://radforschung.org/log/mds-fuer-kommunen-erklaert/>

⁷ Zuletzt z.B. in der VDV-Schrift 7030 (2013)

Mit dem Projekt *transitous* existiert mittlerweile ein gemeinschaftlich von vielen Schultern getragenes Vorhaben, Tür-zu-Tür-Routing quer durch Europa zu ermöglichen.⁸ Währenddessen liegt die Hürde zu einem ganzheitlich gedachten Mobilitätssystem, in dem alle Mobilitätsmodi selbst grenzüberschreitend miteinander kombiniert und zu einem größeren Ganzen werden können, in 2026 immer noch an fehlenden offenen Mobilitätsdaten.

Offenheit als wichtige Voraussetzung für Wiederverwendbarkeit

Der Begriff „offen“ muss hier im Sinn der einschlägigen Definitionen verstanden werden.⁹ Daten sind dann offen, wenn sie

- niederschwellig zugänglich sind,
- in einem wiederverwendbaren Format vorliegen,
- ihre Nutzung, Veränderung und Verbreitung – auch in veränderter Form – zu jedem Zweck und durch Alle unentgeltlich erfolgen darf.

Jede Abweichung von irgendeinem dieser Kriterien sorgt dafür, dass Daten nicht mehr als „Offen“ bezeichnet werden können.

Zwar gab es im Lauf der Zeit immer wieder Einwände gegen einzelne dieser Klauseln, die häufig auch auf den ersten Blick plausibel klingen. Bei genauerer Betrachtung stellt sich jedoch in der Regel heraus, dass genau diese Definition den größten Beitrag zum Gemeinwohl leisten kann.

Im Fall der **niederschwelligen Zugänglichkeit** beispielsweise haben gerade bei Mobilitätsdaten einzelne Akteure in der Vergangenheit immer wieder argumentiert, dass eine Registrierungspflicht für Datennutzende sinnvoll sei. Somit könnten Nutzende zum Beispiel über Aktualisierungen der Datensätze informiert werden, die sie nutzen. Dieses Argument hält einer genaueren Betrachtung jedoch nicht stand. Selbstverständlich können Datennutzende *bei Interesse* und *freiwillig* solch einen Benachrichtigungsdienst abonnieren. Erfolgt die Datenbereitstellung auf halbwegs aktuellen technischen Standards, kann jedoch schon die Sinnhaftigkeit solch eines Dienstes hinterfragt werden. Hinweise auf Aktualisierungen können genauso gut über RSS- oder Atom-Feeds kommentiert werden.¹⁰ Der Zusammenhang zwischen solchen „Services“ und dem Zugang zu den Daten an sich ist argumentativ nicht nachvollziehbar. Eine wie auch immer geartete Registrierungspflicht sollte daher keinesfalls für den NAP in Betracht gezogen werden.

Ein häufig genanntes Argument gegen die **Nicht-Diskriminierung** und die **Nutzung zu jedem Zweck** ist, dass marktmächtige Nutzende offener Daten unverhältnismäßig hohe Wertschöpfung aus diesen Daten ziehen könnten. Es müsse daher z.B. zwischen

⁸ <https://transitous.org/>

⁹ vgl. Open Definition 2.1 <https://opendefinition.org/od/2.1/de/> oder von Lucke/Geiger 2010

¹⁰ eine Prüfung auf aktualisierte Bulk-Datensätze ist auch durch die Nutzung des last-modified-Headers möglich, siehe <https://github.com/transportkollektiv/opendata-antipatterns/blob/main/patterns/timestamp.md>

marktmächtigen Akteuren und anderen unterschieden werden, oder zwischen kommerzieller und nichtkommerzieller Verwendung. Beide Ansätze schaffen in der Praxis mehr Hürden für diejenigen Nutzenden, die eigentlich gar nicht von ihnen gemeint sein sollten. Zum Einen waren viele Jahre lang *gerade* einzelne marktmächtige IT-Konzerne diejenigen, die durch Ausschließlichkeitsvereinbarungen Zugang zu verschiedenen Arten von Mobilitätsdaten bekamen, *ohne* dass diese als Open Data der Allgemeinheit bereitstanden. Eine Ungleichbehandlung marktmächtiger Akteure würde die Verwendung etablierter Standardlizenzen von vornherein ausschließen und dadurch Rechtsunsicherheiten gerade bei Einzelpersonen und kleinen Unternehmen schaffen – die ihrerseits nicht die Ressourcen für juristische Prüfungen haben wie die eigentlich vermeintlich adressierten Konzerne. Auch die Unterscheidung zwischen „kommerziell“ und „nichtkommerziell“ ist in der Praxis keineswegs trennscharf, wodurch viele wünschenswerte und dem Gemeinwohl dienende Nutzungsarten in einen Graubereich verschoben werden.¹¹

Schließlich lohnt es sich festzuhalten, dass es sich bei den gegenständlichen Informationen durchweg um **Faktendaten** handelt. Sie sind durch objektive Beobachtung und Messung der Realität erhebbar und auch durch Dritte nachvollziehbar. Sie sind ausdrücklich keine individuellen kreativen Schöpfungen, an denen beispielsweise durch das Urheberrecht Immaterialgüterrechte entstehen würden.¹² Ihr Nutzen – wie auch die Zugänglichkeit eines als Gesamtsystem gedachten Netzwerks verknüpfbarer Mobilitätsmodi – vervielfacht sich, wenn sie miteinander in Bezug gebracht und gemeinsam ausgewertet werden können. Keinesfalls sollten durch einschränkende Bedingungen der Weiterverwendung dieser Faktendaten neue Leistungsschutzrechte quasi durch die Hintertür etabliert werden. Im Gegenteil können die bisherigen Dateninhaber durch eine möglichst breite Wiederverwendung dieser Daten und die damit verbundenen – und auch durch den Gesetzesentwurf vorgesehenen – Qualitätssicherungsmechanismen umfangreich profitieren. Selbstverständlich ist es hierfür nötig, dass die Dateninhaber eine Dateninfrastruktur auf dem Stand der Zeit vorhalten und auf international akzeptierte Standards setzen, anstatt inkompatible nationale Insellösungen als Sonderweg zu propagieren.

Für weiteren Austausch zu einer möglichen Weiterentwicklung der Open-Data-Bestrebungen insbesondere hin zu Linked-Data-Ansätzen steht Ihnen das Team Politik und öffentlicher Sektor von Wikimedia Deutschland unter politik@wikimedia.de jederzeit gerne zur Verfügung.

¹¹ siehe hierzu auch Paul Klimpel, „Folgen, Risiken und Nebenwirkungen der Bedingung »nicht-kommerziell – NC«“, 2012: https://irights.info/wp-content/uploads/userfiles/CC-NC_Leitfaden_web.pdf

¹² vgl. hierzu den Abschlussbericht FoPS 70825 „Eigentums- und Nutzungsrechte im öffentlichen Verkehr“, 2010.