

# **Gesetzentwurf**

## **der Bundesregierung**

### **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**

#### **A. Problem und Ziel**

Mit der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 über den Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1) wurde ein europaweiter Rechtsrahmen geschaffen. In Deutschland erfolgt die nationale Umsetzung durch das Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetz (IVSG).

Die Richtlinie 2010/40/EU (IVS-Richtlinie) wurde mit der Richtlinie (EU) 2023/2661 vom 22. November 2023 grundlegend überarbeitet. Die wesentlichen Änderungen der Überarbeitung der Richtlinie sind:

1. Erweiterter Geltungsbereich: Neu aufgenommen wurden u. a. die zeitnahe Aktualisierung von Mobilitätsdaten für multimodale Informations-, Buchungs- und Ticketing-Apps sowie Maßnahmen zur Entwicklung und Implementierung kooperativer intelligenter Verkehrssysteme – insbesondere zur Unterstützung vernetzter und automatisierter Mobilität. Zudem wird die EU-weite Einführung des ersten IVS-Dienstes zur „Bereitstellung sicherheitsrelevanter Straßenverkehrsinformationen“ angestrebt.
2. Verbesserte Interoperabilität: Die Verfügbarkeit, Qualität und Interoperabilität von Systemen Daten und Dienste sollen erhöht werden.
3. Digitalisierungsziele: Vorgesehen ist die Digitalisierung von Prozessen zur Bereitstellung verkehrsrechtlicher Anordnungen sowie die Digitalisierung bestehender Datenbestände.
4. Aktualität von Verkehrsdaten: Die Richtlinie fordert die Ausweitung auf ein breiteres Spektrum relevanter Echtzeitdaten, um z. B. die Genauigkeit von Routenplanern und Fahrerassistenzsystemen zu verbessern.
5. Arbeitsprogramm: Zur Weiterentwicklung der Spezifikationen wird ein Arbeitsprogramm mit einer Laufzeit von fünf Jahren eingeführt.

Diese Änderungen der Richtlinie zielen darauf ab, die Einführung intelligenter Verkehrssysteme zu beschleunigen, die Effizienz sowie Sicherheit im Verkehr zu erhöhen und die Bürokratieaufwendungen zur Umsetzung zu reduzieren. Hierzu werden neue Verpflichtungen für die Mitgliedstaaten eingeführt. Beispielsweise ist im Bereich des gemäß Verordnung (EU) 2024/1679 vom 13. Juni 2024 definierten transeuropäischen Kern- und Gesamtstraßennetzes der Dienst zur Bereitstellung sicherheitsrelevanter Straßenverkehrsinformationen (z. B. zu Falschfahrern, glatter Fahrbahn, Hindernissen oder Personen auf der Fahrbahn) bis spätestens 31. Dezember 2026 einzuführen. Darüber hinaus sind bis zum 31. Dezember 2025 neue oder geänderte statische und dynamische Informationen – etwa zu Geschwindigkeitsbegrenzungen, Brücken- und Tunnelnutzbarkeit, Baustellen oder Stra-

ßensperrungen – als maschinenlesbare Daten über den nationalen Zugangspunkt (Mobilithek) bereitzustellen. Bereits vorhandene Informationen zu diesen Datenarten sind innerhalb von zwei Jahren zu digitalisieren und ebenfalls bereitzustellen. Ziel dieser Verpflichtungen ist es, sicherzustellen, dass bestehende sowie neue Regelungen für bestimmte geografische Anwendungsbereiche als wiederverwendbare Daten verfügbar sind. **Die Richtlinie verpflichtet jedoch weder zur Erhebung zusätzlicher Informationen noch soll sie dazu führen, dass bisher über die Mobilithek bereitgestellte Daten nicht mehr bereitgestellt und bei Änderung nicht mehr aktualisiert werden.**

Mit dem hiesigen Gesetzesentwurf sollen die neuen Vorgaben aus der IVS-Richtlinie umgesetzt werden. Neben der Umsetzung der revidierten IVS-Richtlinie gewährleistet das Gesetz die Durchführung der Verordnung 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Regulation, kurz AFIR), die Bereitstellungspflicht bereits erfasster Fahrzeugauslastungsdaten im Linienverkehr und konkretisiert die Regelungen zur Einbeziehung der Daten über Verkehrspläne, Verkehrsvorschriften und -beschränkungen sowie befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen in die von Diensteanbietern angebotenen Diensten.

## B. Lösung

Die Umsetzung der Änderungen der IVS-Richtlinie in nationales Recht erfordert eine grundlegende Überarbeitung des IVSG und damit dessen Neufassung. Die Umsetzung der Dienste- und Datenbereitstellungsverpflichtungen macht die Einrichtung einer Koordinierungsstelle bei der Nationalen Stelle erforderlich, um die harmonisierte Umsetzung durch die verschiedenen Verpflichteten (z. B. Straßenbetreiber, Verkehrsunternehmen, im Bereich der Verkehrsinformationen tätige Rundfunkanbieter und Diensteanbieter) sicherzustellen. Regelungen zur Organisation und zur Nutzung des Nationalen Zugangspunkts sowie zur Qualitätssicherung und zur Unterstützung der Berichterstattung an die Europäische Kommission sind ebenfalls erforderlich.

Mit dem neugefassten IVSG wird eine nationale gesetzliche Regelung geschaffen, die an geeigneten Stellen direkt auf die grundlegenden Bestimmungen der IVS-Richtlinie sowie der delegierten Rechtsakte verweist. Dadurch kann bei weiteren Änderungen im EU-Recht – insbesondere bei Änderungen der Anlagen zur IVS-Richtlinie – auf eine gesetzliche Anpassung weitgehend verzichtet werden. Solche Revisionen sind zeitnah zu erwarten.

Auch wird bei der Umsetzung gewährleistet, dass die bereits existierenden Landes- und Kommunalsysteme weiterhin als Datenmittler zur Nationalen Stelle genutzt werden können, wodurch keine neuen Strukturen geschaffen oder bestehende Systeme ersetzt werden müssen. **Das bedeutet: Es entsteht kein zusätzlicher Aufwand für die Entwicklung neuer technischer Lösungen, da bewährte Systeme weiterhin eingebunden bleiben.**

Zudem werden die Regelungen der Delegierten Verordnungen zur IVS-Richtlinie zur Abgabe von Erklärungen konkretisiert und hierüber zugleich sichergestellt, dass größtenteils erforderliche Angaben zu den bereitgestellten Daten für die Berichterstattung nach Art. 17 der IVS-Richtlinie erhoben werden, so dass die Informationen der Eigenerklärungen durch die Nationale Stelle in Bezug auf die geographischen Abdeckungen durch Erweiterung des Bundesinformationssystem Straße (BISStra) ausgewertet und für die Berichterstattung zusammengeführt werden können. **Dies bedeutet: Es entsteht bei vielen Dateneignern keine Notwendigkeit die in Anhang III der IVS-Richtlinie verwendeten geographischen Abdeckungen in ihren technischen Lösungen zu implementieren, um selbst die erforderlichen Auswertungen zu den bereitgestellten Daten bezogen auf die geographische Abdeckung für die Erstellung der Fachbeiträge für die Berichterstattung durchzuführen.**

Neben der Umsetzung der revidierten IVS-Richtlinie wird mit dem hiesigen Gesetz auch die Durchführung der Verordnung 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, eine weitere Regelung aus den Delegierten Verordnungen konkretisiert und die Bereitstellungspflicht von bereits erfassten Daten zur Auslastung der Fahrzeuge im Linienverkehr gewährleistet, wobei auch Folgeänderungen, wie im Personenbeförderungsgesetz (PBefG), notwendig sind.

### **C. Alternativen**

Keine. Es besteht eine Pflicht zur nationalen Umsetzung der Revision der Richtlinie 2010/40/EU durch die Richtlinie (EU) 2023/2661 bis zum 21. Dezember 2025 als auch zur effektiven Durchführung der AFIR.

### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Für den Bundeshaushalt entstehen Mehrausgaben für den Betrieb des Nationalen Zugangspunkts, die Ausstattung der Nationalen Stelle, die Entwicklung eines Systems zur Datenqualitätsverbesserung sowie für Qualitätssicherung und EU-Berichtspflichten und die Daten- und Dienstebereitstellung durch die Bundesfernstraßenverwaltung. Einnahmen sind nicht zu erwarten.

Dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) entstehen jährliche Personalkosten in der Höhe von 322 889 Euro, jährliche Sacheinzelkosten in der Höhe von 2 060 000 Euro sowie jährliche Gemeinkosten von 884 052 Euro zusätzlich infolge der neuen Aufgaben für den Betrieb der Mobilithek, die u.a. die Aufgaben des Nationalen Zugangspunktes wahrnimmt. Zudem muss die Mobilithek für die neuen Anforderungen der Datenbereitstellung angepasst werden. Hierfür entstehen zusätzlich einmalige Personalkosten in der Höhe von 161 445 Euro, Sacheinzelausgaben in der Höhe von 3 250 000 Euro sowie Gemeinkosten von 1 265 646 Euro. Gemäß den Ergebnissen zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands sind für die Wahrnehmung der Fachaufgaben insgesamt auf Dauer Planstellen erforderlich (eine im höheren Dienst (hD) und eine im gehobenen Dienst (gD)) sowie temporär eine Planstelle (0,5 hD). Soweit sich das BMV für den fachlichen und technisch administrativen Betrieb einer nachgeordneten Behörde bedient (z.B. BAST) sind die entsprechenden Bedarfe zu verschieben. Für die Haushaltsjahre ab dem Jahr 2026 stellt sich der Stellen- und Sachmittelbedarf wie folgt dar:

#### Personalmittel:

2026: Einrichtung von 8 Planstellen, davon drei volle und temporär drei halbe hD-Stellen und eine volle und temporär eine halbe gD-Stellen)

ab 2027: Weiternutzung 4 Planstellen (drei hD-Stellen und eine gD-Stelle)

#### Sachmittel (ohne Gemeinkosten):

2026: 3 185 000 Euro (für Betrieb 2 060 000 Euro und Anpassung der Software 1.125.000 Euro)

2027: 3 185 000 Euro (für Betrieb 2 060 000 Euro und Anpassung der Software 1.125.000 Euro)

2028: 3 060 000 Euro (für Betrieb 2 060 000 Euro und Anpassung der Software 1 000 000 Euro)

Ab 2029: 2 060 000 Euro

Der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), werden mit dem IVS-G für die Nationale Stelle (bisher 0,5 DP) zusätzliche Aufgaben größeren Umfangs zugewiesen. Zudem wird zur Aufgabenwahrnehmung der Nationalen Stelle ein neues IT-System zur Datenqualitätsverbesserung benötigt sowie ein zweites, bereits vorhandenes IT-System für die Auswertung von Eigenerklärungen zur Erstellung von Beiträgen für die Berichterstellung angepasst. Für die Wahrnehmung der Fachaufgaben der Nationale Stelle entstehen jährliche Personalkosten in Höhe von insgesamt 2 983 000 Euro, jährliche Sacheinzelkosten in Höhe von 830 000 Euro sowie jährliche Gemeinkosten in Höhe von 877 000 Euro. Zudem entstehen zusätzlich einmalige Sacheinzelausgaben in der Höhe von 2 500 000 Euro sowie Gemeinkosten von 735 000 Euro. Gemäß den Ergebnissen zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands sind für die Wahrnehmung der Fachaufgaben insgesamt 26,12 Planstellen erforderlich (23,12 im höheren Dienst (hD) und drei im gehobenen Dienst (gD)). Für die Haushaltsjahre ab dem Jahr 2026 stellt sich der Stellen- und Sachmittelbedarf wie folgt dar:

Personalmittel:

2026: Einrichtung von 15 Planstellen (vier für den HH 2026 bereits angemeldet), davon 12 hD-Stellen und 3 gD-Stelle)

ab 2027: Beantragung weiterer 11,12 Planstellen (hD-Stellen))

Sachmittel (ohne Gemeinkosten):

2026: 2 330 000 Euro (für Betrieb 830 000 Euro und neue bzw. Anpassung vorhandener Software 1 500 000 Euro)

2027: 1 830 000 Euro (für Betrieb 830 000 Euro und neue bzw. Anpassung vorhandener Software 1 000 000 Euro)

Ab 2028: 830 000 Euro

Ergänzende Hinweise:

Soweit die BASt von der Möglichkeit Gebrauch machen würde, einen Dritten mit den Aufgaben der Nationale Stelle zur Koordinierung der Datenbereitstellung gemäß Art. 20 AFIR-VO zu beauftragen, würden sich die jährlichen Personalmittel der BASt um 387 000 Euro (4 hD-Stellen) auf 2 596 000 Euro reduzieren. Die Sachkosten wären entsprechend zu erhöhen und die Gemeinkosten anzupassen.

Sollte es nicht möglich sein, die BASt mit den danach noch erforderlichen 22,12 Personalstellen zur Wahrnehmung der IVS-Aufgaben auszustatten, d.h. nach Auslagerung der Koordinierungsaufgaben zur Datenbereitstellung gemäß AFIR – 4 hD-Stellen, so würden im Minimum mindestens 9 hD Stellen und 1 gD-Stellen bei entsprechendem Anwuchs der Sachkosten um ca. 2 500 000 Euro/Jahr für die Einbindung Dritter benötigt. Die Nationale Stelle wäre hierzu mit folgenden zusätzlichen Personalressourcen auszustatten: eine hD-Stelle E 15 für Leitung, eine hD-Stelle E 14 für IT-Architektur, eine hD-Stelle E 14 für Produkt Management und Auftragnehmersteuerung IT-Systeme, drei hD-Stellen E 13 für Community Management, drei hD-Stellen E 14 für Datenmodelle und Datenanalyse und eine gD-Stelle E 11 für Assistenz und Vergabe externer Dienstleistungen. Hierdurch würde sich der jährlichen Personalmittelbedarf der BASt auf 992 000 Euro reduzieren. Die Sachkosten wären entsprechend zu erhöhen und die Gemeinkosten anzupassen.

Für die Bundesfernstraßenverwaltung (die Autobahn GmbH des Bundes, Auftragsverwaltung des Bundes durch die Länder) fallen Kosten für die Daten- und Dienstebereitstellung an.

Für die Autobahn GmbH des Bundes entstehen zusätzliche Sach- und Personalkosten, die zunächst nur für die Anpassung und den Betrieb von zwei Softwareanwendungen abgeschätzt werden können.

Personalmittel:

ab 2026: Einrichtung von 3 Planstellen, davon 1 hD-Stelle und 2 gD-Stellen)

Sachmittel (ohne Gemeinkosten):

2026/2027: insgesamt ca. 4 000 000 Euro für die Anpassung vorhandener Software zur Datenbereitstellung

ab 2028: 1 000 000 Euro

Über die genannten Aufwände hinaus wird der Haushaltsbedarf wesentlich vom den künftig zu definierenden zusätzlichen IVS-Diensten und Qualitätsanforderungen abhängig sein, für deren Erfüllung Investitionen in eine Verbesserung und Verdichtung der noch sehr heterogen ausgeprägten Verkehrsdatenerfassung sowie ein erhöhter betrieblicher Aufwand (Personal und Investitionen) zu veranschlagen sind.

Für die Auftragsverwaltung des Bundes durch die Länder entstehen einmalige Sachkosten in Höhe von 1 362 000 Euro sowie jährliche Sachkosten in Höhe von 26 000 Euro. Zusätzlich sind Gemeinkosten in Höhe von 29,4 % auf Personal- und Sachkosten anzusetzen.

Länder tragen Aufwände für die Integration ihrer Landessysteme, die sie auch den Kommunen zur Nutzung bereitstellen, sowie die Aggregation von Daten, Eigenerklärungen und Fachbeiträgen für die Berichterstattung. Es entstehen einmalige Sachkosten in Höhe von 6 638 000 Euro sowie jährliche Sachkosten in Höhe von 1 992 000 Euro. Zusätzlich sind Gemeinkosten in Höhe von 29,4 % auf Personal- und Sachkosten anzusetzen. Die Mitwirkung an Verwaltungsvereinbarungen verursacht ebenfalls Aufwand.

Kommunen sind betroffen, wenn sie als Dateninhaber auftreten. In diesem Fall entstehen Aufwände für die Digitalisierung und für die maschinenlesbare Aufbereitung vorhandener Informationen. Es entstehen jedoch keine zusätzlichen Sachkosten, da geeignete Tools von den Ländern bereitgestellt werden. Gemeinkosten sind ggf. nicht quantifizierbar. Die Regelungen fördern zugleich die digitale Modernisierung und sind so ausgestaltet, dass bestehende Strukturen genutzt werden können.

Für den Bund entstehende Mehrausgaben an Sach- und Personalkosten sind im Einzelplan 12 auszugleichen.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Keine Veränderung.

### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Für die Wirtschaft erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um 50 794 000 Euro. Es entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 33 702 000 Euro.

Davon entfallen einmalig 29 070 000 Euro und jährlich 7 264 000 Euro auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

Die Erhöhung des laufenden Erfüllungsaufwands der Wirtschaft ergibt sich aus der Umsetzung der EU-Vorgaben von Artikel 6a und Artikel 17 der IVS-Richtlinie sowie gemäß Artikel 5 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926.

Gemäß den vom Bundeskabinett beschlossenen Eckpunkten zur weiteren Entlastung der mittelständischen Wirtschaft vom 11.12.2014 stellt die 1:1 Umsetzung von EU-Vorgaben eine Ausnahme der „One-in, one-out“-Regelung dar.

Die eigentlich anfallenden Bürokratiekosten aus Informationspflichten zur Abgabe einer unbestimmten Anzahl von Erklärungen zur Erfüllung der Delegierten Verordnungen zur IVS-Richtlinie und zur Lieferung von Fachbeträgen für die Berichterstattung nach Artikel 17 der IVS-Richtlinie werden soweit möglich durch die Mehrfachnutzung gemeldeter Daten auf das unbedingt Notwendige reduziert.

### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Für die Verwaltung erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 12 909 000 Euro. Davon entfallen 7 880 000 Euro an jährlichen Erfüllungsaufwand auf den Bund und 5 029 000 Euro auf die Länder (inkl. Kommunen).

Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt rund 18 593 000 Euro. Davon entfallen 9 947 000 Euro an einmaligem Erfüllungsaufwand auf den Bund und 8 646 000 Euro auf die Länder (inkl. Kommunen).

### **F. Weitere Kosten**

Keine.

## **Gesetzentwurf der Bundesregierung**

### **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<sup>1</sup>**

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

#### **Artikel 1**

### **Gesetz über intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern und über die Datenbereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt**

#### **(Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetz – IVSG)**

##### **§ 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.

---

<sup>1</sup> Artikel 1 dieses Gesetzes dient der Umsetzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1).

§ 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 nach Artikel 20 Absatz 2 Satz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804;
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

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 geographische 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 Beleihene unterliegt der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr. Im Falle der Staatshaftung wegen Ansprüchen Dritter kann der Bund gegenüber einer beliebigen juristischen Person des Privatrechts bei Vorliegen von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit Rückgriff nehmen.

## § 8

### **Datennutzung, Lizenzen**

(1) Die Bereitstellung und die Nutzung der Daten über den Nationalen Zugangspunkt sind unentgeltlich.

(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.

(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.

(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 und vollständig in die von ihnen bereitgestellten IVS-Dienste einzubeziehen.

## § 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 der Dokumentation und der Verbesserung der Datenqualität sowie zur Anbindung an den Nationalen Zugangspunkt;
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. 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 Beileihung 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. auf Verlangen der Nationalen Stelle und

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 zur Nachbesserung auffordern. Der Dateninhaber ist verpflichtet, dieser Aufforderung unverzüglich Folge zu leisten.

(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.

(5) Sofern sich der Dateninhaber eines Datenmittlers bedient, ist der Datenmittler für die Entgegennahme der Eigenerklärungen zuständig. Der Datenmittler hat die entgegen genommenen 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.

(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.

(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.

## § 11

### **Maßnahmen zur Verbesserung der Datenqualität**

(1) Die Nationale Stelle hat für die Dateninhaber, Datenmittler und die Datennutzer ein automatisiertes System zur Verbesserung der Datenqualität bereitzustellen.

(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.

## § 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 Bundesministeriums 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 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.

(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.

(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.

(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.

## § 14

### **Verordnungsermächtigungen**

(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.

(2) Eine Rechtsverordnung nach Absatz 1 kann insbesondere Regelungen enthalten über:

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.

(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. Rechtsverordnungen nach Absatz 2 Nummer 4 sind im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Staatsmodernisierung zu erlassen.

## § 15

### **Evaluierung**

(1) Dieses Gesetz ist fünf Jahre nach Inkrafttreten zu evaluieren. Der Evaluationsbericht wird dem Deutschen Bundestag und dem Bundesrat zugeleitet und veröffentlicht.

(2) Der Evaluierungsbericht enthält insbesondere Aussagen zu

1. der Wirksamkeit des Zusammenspiels zwischen den in § 1 Absatz 2 genannten Rechtsakten und diesem Gesetz,
2. der Nutzung und Funktionalität des Nationalen Zugangspunkts,
3. der Qualität der bereitgestellten Daten,
4. der Gewährleistung von Interoperabilität und Kontinuität,
5. der Wirksamkeit der Eigenerklärungen und des Systems zur Fehlerkorrektur nach § 10,
6. dem Aufwand für Dateninhaber, Datennutzer, Länder und Kommunen und
7. etwaigen unbeabsichtigten Nebenfolgen und Vollzugsproblemen, insbesondere in Bezug auf die Erforderlichkeit von Sanktionsvorschriften bei Nichteinhaltung der Vorgaben dieses Gesetzes.

## **Artikel 2**

### **Änderung der Mobilitätsdatenverordnung**

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

#### **Außerkräfttreten**

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

### Außerkräftreten

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

### Inkräfttreten

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.

#### EU-Rechtsakte:

1. Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2023/2661 vom 22.11.2023 (ABl. L, 2023/2661, 30.11.2023) geändert wurde
2. Delegierte Verordnung (EU) Nr. 305/2013 der Kommission vom 26. November 2012 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die harmonisierte Bereitstellung eines interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes (ABl. L 91 vom 3.4.2013, S. 1), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2024/1084 vom 6.02.2024 (ABl. L, 2024/1084, 12.4.2024) geändert wurde

3. Beschluss Nr. 585/2014/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 über die Einführung des interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes (ABl. L 164 vom 3.6.2014, S. 6)
4. Delegierte Verordnung (EU) Nr. 885/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der IVS-Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge (ABl. L 247 vom 18.9.2013, S. 1)
5. Delegierte Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen (ABl. L 247 vom 18.9.2013, S. 6)
6. Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste (ABl. L 272 vom 21.10.2017, S. 1), die zuletzt durch die Delegierte Verordnung (EU) 2024/490 vom 29. November 2023 (ABl. L, 2024/490, 13.2.2024) geändert wurde
7. Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 der Kommission vom 2. Februar 2022 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (ABl. L 122 vom 25.4.2022, S. 1)
8. Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1)
9. Durchführungsbeschluss (EU) 2025/264 der Kommission vom 11. November 2024 zur Festlegung des Musters einschließlich wesentlicher Leistungsindikatoren für die Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten nach der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L, 2025/264, 10.2.2025)

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

Mit dem vorliegenden Gesetz wird ein neuer nationaler Rechtsrahmen für die Einführung, den Betrieb und die Qualitätssicherung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr sowie deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern geschaffen. Ziel ist es, die Digitalisierung des Verkehrssektors zu fördern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Effizienz des Verkehrsmanagements zu verbessern und die Interoperabilität von Mobilitätsdiensten zu gewährleisten und in der Folge auch die negativen Umweltauswirkungen durch Verkehr zu verringern.

Das Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über den Rahmen für die Einführung von IVS im Straßenverkehr sowie der Durchführung mehrerer delegierter Verordnungen der Europäischen Kommission. Es schafft die Voraussetzungen für die einheitliche Bereitstellung, Nutzung und Qualitätssicherung von Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt. Neben der Umsetzung der revidierten IVS-Richtlinie gewährleistet das Gesetz die Durchführung der der Verordnung 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR-VO), die Bereitstellungspflicht bereits erfasster Fahrzeugauslastungsdaten im Linienverkehr und konkretisiert die Regelungen zur Einbeziehung der Daten über Verkehrspläne, Verkehrsvorschriften und -beschränkungen sowie befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen in die von Diensteanbietern angebotenen Dienste

### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Das Gesetz über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVSG) wurde am 11. Juni 2013 erstmals verabschiedet, vgl. BGBl. I S. 1553. Es dient der Umsetzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 (ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1), die einen Rahmen für die Einführung von IVS im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern vorsieht. Das Gesetz wurde zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 geändert (vgl. BGBl. I S. 2640). Das bisherige IVSG legt die Rahmenbedingungen für den Einsatz von IVS im Straßenverkehr fest und fördert die Interoperabilität und die Nutzung verschiedener Verkehrsträger. Ziel ist es, den Straßenverkehr sicherer, effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten.

1. Die Richtlinie 2010/40/EU (IVS-Richtlinie) wurde mit der Richtlinie (EU) 2023/2661 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. November 2023 zur Änderung der Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern grundlegend überarbeitet:
2. Erweiterter Geltungsbereich: Die Richtlinie umfasst nun auch die Anforderungen an die Datenbereitstellung für multimodale Informations-, Buchungs- und Ticketing-Apps. Diese Erweiterung soll die Integration verschiedener Verkehrsträger in solche Dienste erleichtern und den Nutzern eine nahtlose Mobilität ermöglichen. Beispielsweise sollen Apps standardisiert bereitgestellte digitale Informationen über verschiedene Verkehrsmittel kombinieren und Buchungen sowie Ticketkäufe für eine gesamte Reise erleichtern können. Die Richtlinie umfasst auch Dienste zur Unterstützung des autonomen und vernetzten Fahrens.

3. **Verbesserte Interoperabilität:** Es wird angestrebt, die Verfügbarkeit und Qualität digitaler Daten zu verbessern und sicherzustellen, dass eine effiziente Datennutzung von Diensten und Systemen ermöglicht wird. Hiermit wird erreicht, dass verschiedene Systeme und Dienste nahtlos zusammenarbeiten können, somit interoperabel sind und eine bessere Koordination im Verkehrswesen ermöglicht wird. Dies ist besonders wichtig für die Integration automatisierter Fahrzeuge und die Echtzeitüberwachung des Verkehrsflusses sowie Echtzeitinformationen über Reiseverbindungen unter Berücksichtigung von Verspätungen und Verzögerungen.
4. **Digitalisierungsziele:** Die Richtlinie setzt spezifische Ziele für die Digitalisierung von Verkehrsinformationen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen und Straßenbaustellen oder Zugangsknoten (Haltestellen) für die Nutzung von Linienverkehren (z.B. Busse, Straßenbahn, U-Bahn, Zug, Fähren). Diese Informationen sollen in einer standardisierten, maschinenlesbaren Form verfügbar gemacht werden. Dies erleichtert die Verbreitung und Nutzung dieser Daten durch verschiedene Anwendungen und Dienste, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Effizienz beitragen.
5. **Echtzeitinformationen:** Die Richtlinie erweitert die Verfügbarkeit der Echtzeitinformationen und soll Datengenauigkeit verbessern. Dies ermöglicht Fahrerinnen und Fahrern präzisere und aktuellere Informationen über Verkehrsbedingungen, Gefahren und andere relevante Faktoren zur Verfügung zu stellen, was zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt. Intelligente Geschwindigkeitsassistenten können beispielsweise besser auf plötzliche Änderungen der Verkehrssituation reagieren.

Diese Änderungen der Richtlinie zielen darauf ab, die Effizienz, Sicherheit und Nachhaltigkeit des Verkehrssystems in der EU zu verbessern und die Integration neuer Technologien zu erleichtern.

Die Umsetzung der vorgenannten Änderungen der Richtlinie 2010/40/EU in nationales Recht erfordert eine grundlegende Überarbeitung des bisherigen IVSG im Rahmen einer Neufassung des Gesetzes. Für die Umsetzung der Datenbereitstellungsverpflichtung aus der Richtlinie 2010/40/EU ist die Bereitstellung von Daten über den nationalen Zugangspunkt sicherzustellen, einschließlich der Digitalisierung und Bereitstellung neuer und geänderter Informationen. Hierfür wird die Nationale Stelle, die bei der BASt betrieben wird, mit koordinierenden Aufgaben betraut. Diese Aufgaben betreffen die Unterstützung der Dateneinhaber durch Erstellung von Leitfäden, Beantwortung von Fragen sowie zur Durchführung von Maßnahmen zur Qualitätssicherung. Es sind zudem Regelungen zur Organisation und Nutzung des Nationalen Zugangspunktes, zur Qualitätssicherung sowie zur Zusammenarbeit von Bund und Ländern/Kommunen sowie zur Zusammenarbeit mit den anderen Mitgliedsstaaten zur einheitlichen Interpretation und Umsetzung der Vorgaben aus den Delegierten Verordnungen erforderlich.

Neben der Umsetzung der revidierten IVS-Richtlinie wird mit dem hiesigen Gesetz auch die Durchführung der Verordnung 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR-VO) und die Bereitstellungspflicht von bereits erfassten Daten zur Auslastung der Fahrzeuge im Linienverkehr gewährleistet, wobei auch Folgeänderungen, wie im Personenbeförderungsgesetz (PBefG), notwendig sind.

## **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Der Gesetzesentwurf schafft einen neuen nationalen Rechtsrahmen für die Einführung, den Betrieb und die Qualitätssicherung von IVS im Straßenverkehr sowie deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern. Ziel ist es, die unionsrechtlichen Vorgaben der Richtlinie 2010/40/EU und der dazugehörigen delegierten Verordnungen in nationales Recht umzusetzen und die digitale Transformation des Verkehrssektors zu fördern.

Das Gesetz enthält u.a.

- Begriffsbestimmungen für IVS, IVS-Anwendungen, IVS-Dienste, Dateninhaber, Datennutzer, Nationale Stelle und weitere zentrale Akteure (§ 2),
- Pflichten zur Einführung von IVS-Diensten durch zuständige Stellen in bestimmten Anwendungsbereichen (§§ 3–4),
- Verpflichtungen zur Datenbereitstellung durch Dateninhaber über den Nationalen Zugangspunkt, einschließlich Fristen und technischer Anforderungen (§§ 5–6),
- Regelungen zum Betrieb des Nationalen Zugangspunkts durch das Bundesministerium für Verkehr sowie zur Möglichkeit der Beleihung und Beauftragung Dritter sowie zur Datennutzung und Lizenzen (§§ 7-8),
- Aufgaben der Nationalen Stelle, insbesondere zur Qualitätssicherung, Beratung, Überwachung und Koordination der Datenbereitstellung (§ 9),
- Verpflichtung zur Abgabe von Eigenerklärungen durch Dateninhaber zur Einhaltung der unionsrechtlichen Spezifikationen sowie deren Prüfung durch die Nationale Stelle (§ 10),
- Einführung eines automatisierten Systems zur Verbesserung der Datenqualität, das eine strukturierte Fehlerkorrektur durch Dateninhaber und Datennutzer ermöglicht (§ 11),
- Berichtspflichten des Bundesministeriums für Verkehr ggü. der Europäischen Kommission (§ 12),
- Regelungen zur Verarbeitung von personenbezogenen Daten (§ 13)
- eine umfassende Rechtsverordnungsermächtigung, die es dem Bundesministerium für Verkehr ermöglicht, technische organisatorische Regelungen zur Durchführung des Gesetzes zu erlassen (§ 14).

Das Gesetz fördert die Interoperabilität, Transparenz und Effizienz im Verkehrssektor, stärkt die Datenqualität und schafft klare Zuständigkeiten für die Umsetzung europäischer Vorgaben im Bereich IVS.

### **III. Exekutiver Fußabdruck**

Im Rahmen der Revision der IVS-Richtlinie und der Erarbeitung des Gesetzesentwurfs wurden Vertreterinnen und Vertreter der Länder, kommunale Spitzenverbände, Betreiber von Landessystemen für , Verkehrsverbände sowie technische Dienstleister über den ITS-Beirat Digitalisierung der Mobilität eingebunden. Die BAST war als künftige Nationale Stelle ebenfalls beteiligt. Die Berechnung des Erfüllungsaufwands erfolgte mit Unterstützung des Statistischen Bundesamtes.

Die Rückmeldungen dieser Akteure hatten wesentlichen Einfluss auf die Ausgestaltung der Datenbereitstellung, die Einführung von Eigenerklärungen, die Aufgaben der Nationalen Stelle sowie das System zur Fehlerkorrektur. Die Ergebnisse führten zu praxistauglichen, technisch anschlussfähigen und föderal kompatiblen Regelungen.

#### **IV. Alternativen**

Keine.

#### **V. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz für das IVSG liegt beim Bund. Diese Kompetenz folgt aus Artikel 73 Absatz 1 6a des Grundgesetzes, Artikel 74 Absatz 1 Nummern 11, 21, 22 und 23 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes. Eine bundesgesetzliche Regelung ist zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich. Die Einführung von IVS-Anwendungen und IVS-Diensten erfolgt regelmäßig über die Grenzen eines Bundeslandes hinaus. Zur Wahrung gleicher Rechtsvoraussetzungen ist daher eine bundesgesetzliche Regelung erforderlich.

#### **VI. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Der Gesetzesentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

#### **VII. Gesetzesfolgen**

Der Gesetzesentwurf hat Auswirkungen auf die digitale Organisation des Verkehrssektors. Er schafft klare rechtliche Rahmenbedingungen für die Bereitstellung, Nutzung und Qualitätssicherung von Daten und Diensten und fördert die Interoperabilität von IVS. Unbeabsichtigte Nebenwirkungen sind derzeit nicht ersichtlich, können jedoch im Zuge der technischen Umsetzung insbesondere bei kleineren Dateninhabern in Form von Umstellungsaufwänden auftreten.

##### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Die Neufassung des IVSG schafft eine rechtlich und administrativ vereinfachte Grundlage für die Bereitstellung und Nutzung von Daten im Bereich von IVS und AFIR – sowohl für Dateninhaber und Datennutzer als auch für die zuständigen Behörden.

Durch die Einführung einheitlicher Begriffe, klarer Zuständigkeiten und standardisierter Verfahren zur Datenbereitstellung und -prüfung wird die Verwaltungspraxis erheblich erleichtert. Die zentrale Bereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt (NAP) reduziert redundante Prozesse und verbessert die Nachvollziehbarkeit. Die Möglichkeit zur elektronischen Eigenerklärung und automatisierten Fehlerkorrektur entlastet zusätzlich die Verwaltung und die Datenbereitsteller.

Für Dateninhaber wird die Erfüllung ihrer Pflichten durch die technisch koordinierende Rolle der Nationalen Stelle unterstützt. Darüber hinaus trägt die Einbindung bereits bestehender Datenmittler, etwa in Form von Landessystemen, dazu bei, sowohl die Dateninhaber als auch die Nationale Stelle bei der Umsetzung der Vorgaben aus dem EU-Recht wirksam zu entlasten.

Datennutzer profitieren von klaren und einheitlichen Nutzungsbedingungen. Die Vorgabe von Standardlizenzen in einer Rechtsverordnung ersetzt individuelle Verhandlungen mit einzelnen Dateninhabern und erleichtert den Zugang zu Daten.

Die im IVSG zusammengeführten Regelungen zu allen relevanten Datenarten ermöglichen eine konsistente und effiziente Umsetzung durch die zuständigen Stellen. Alle Akteure, die

Daten an den Nationalen Zugangspunkt (NAP) liefern oder daraus nutzen, unterliegen den Vorgaben des IVSG. Die klar definierten Nutzungsbedingungen und die einheitliche Lizenzierung vereinfachen die Verwaltung und fördern eine reibungslose Nutzung der bereitgestellten Datenangebote.

## 2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Entwurf trägt zur Umsetzung der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie bei, insbesondere in den Bereichen „Nachhaltige Mobilität“, „Digitale Verwaltung“ und „Ressourceneffizienz“. Durch die Förderung digitaler Verkehrssteuerung und datenbasierter Mobilitätsdienste werden Verkehrsflüsse optimiert, umweltfreundliche Verkehrsträger gestärkt und in der Folge Emissionen reduziert. Die Regelungen entsprechen den Zielen des eNAP (elektronische Nachhaltigkeitsprüfung) und unterstützen die Indikatoren „Treibhausgasemissionen im Verkehr“ und „Zugang zu nachhaltiger Mobilität“.

## 3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bundeshaushalt entstehen Mehrausgaben für den Betrieb des Nationalen Zugangspunkts, die Ausstattung der Nationalen Stelle, die Entwicklung eines Systems zur Datenqualitätsverbesserung sowie für Qualitätssicherung und EU-Berichtspflichten und die Daten- und Dienstebereitstellung durch die Bundesfernstraßenverwaltung. Einnahmen sind nicht zu erwarten.

Dem Bundesministerium für Verkehr (BMV) entstehen jährliche Personalkosten in der Höhe von 322 889 Euro, jährliche Sacheinzelkosten in der Höhe von 2 060 000 Euro sowie jährliche Gemeinkosten von 884 052 Euro zusätzlich infolge der neuen Aufgaben für den Betrieb der Mobilithek, die u.a. die Aufgaben des Nationalen Zugangspunktes wahrnimmt. Zudem muss die Mobilithek für die neuen Anforderungen der Datenbereitstellung angepasst werden. Hierfür entstehen zusätzlich einmalige Personalkosten in der Höhe von 161 445 Euro, Sacheinzelausgaben in der Höhe von 3 250 000 Euro sowie Gemeinkosten von 1 265 646 Euro. Gemäß den Ergebnissen zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands sind für die Wahrnehmung der Fachaufgaben insgesamt auf Dauer Planstellen erforderlich (eine im höheren Dienst (hD) und eine im gehobenen Dienst (gD)) sowie temporär eine Planstelle (0,5 hD). Soweit sich das BMV für den fachlichen und technisch administrativen Betrieb einer nachgeordneten Behörde bedient (z.B. BAST) sind die entsprechenden Bedarfe zu verschieben. Für die Haushaltsjahre ab dem Jahr 2026 stellt sich der Stellen- und Sachmittelbedarf wie folgt dar:

### Personalmittel:

2026: Einrichtung von 8 Planstellen, davon drei volle und temporär drei halbe hD-Stellen und eine volle und temporär eine halbe gD-Stellen)

ab 2027: Weiternutzung 4 Planstellen (drei hD-Stellen und eine gD-Stelle)

### Sachmittel (ohne Gemeinkosten):

2026: 3 185 000 Euro (für Betrieb 2 060 000 Euro und Anpassung der Software 1.125.000 Euro)

2027: 3 185 000 Euro (für Betrieb 2 060 000 Euro und Anpassung der Software 1.125.000 Euro)

2028: 3 060 000 Euro (für Betrieb 2 060 000 Euro und Anpassung der Software 1 000 000 Euro)

Ab 2029: 2 060 000 Euro

Der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), werden mit dem IVS-G für die Nationale Stelle (bisher 0,5 DP) zusätzliche Aufgaben größeren Umfangs zugewiesen. Zudem wird zur Aufgabenwahrnehmung der Nationalen Stelle ein neues IT-System zur Datenqualitätsverbesserung benötigt sowie ein zweites, bereits vorhandenes IT-System für die Auswertung von Eigenerklärungen zur Erstellung von Beiträgen für die Berichterstellung angepasst. Für die Wahrnehmung der Fachaufgaben der Nationale Stelle entstehen jährliche Personalkosten in Höhe von insgesamt 2 983 000 Euro, jährliche Sacheinzelkosten in Höhe von 830 000 Euro sowie jährliche Gemeinkosten in Höhe von 877 000 Euro. Zudem entstehen zusätzlich einmalige Sacheinzelausgaben in der Höhe von 2 500 000 Euro sowie Gemeinkosten von 735 000 Euro. Gemäß den Ergebnissen zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands sind für die Wahrnehmung der Fachaufgaben insgesamt 26,12 Planstellen erforderlich (23,12 im höheren Dienst (hD) und drei im gehobenen Dienst (gD)). Für die Haushaltsjahre ab dem Jahr 2026 stellt sich der Stellen- und Sachmittelbedarf wie folgt dar:

Personalmittel:

2026: Einrichtung von 15 Planstellen (vier für den HH 2026 bereits angemeldet), davon 12 hD-Stellen und 3 gD-Stelle)

ab 2027: Beantragung weiterer 11,12 Planstellen (hD-Stellen))

Sachmittel (ohne Gemeinkosten):

2026: 2 330 000 Euro (für Betrieb 830 000 Euro und neue bzw. Anpassung vorhandener Software 1 500 000 Euro)

2027: 1 830 000 Euro (für Betrieb 830 000 Euro und neue bzw. Anpassung vorhandener Software 1 000 000 Euro)

Ab 2028: 830 000 Euro

Ergänzende Hinweise:

Soweit die BASt von der Möglichkeit Gebrauch machen würde, einen Dritten mit den Aufgaben der Nationale Stelle zur Koordinierung der Datenbereitstellung gemäß Art. 20 AFIR-VO zu beauftragen, würden sich die jährlichen Personalmittel der BASt um 387 000 Euro (4 hD-Stellen) auf 2 596 000 Euro reduzieren. Die Sachkosten wären entsprechend zu erhöhen und die Gemeinkosten anzupassen.

Sollte es nicht möglich sein, die BASt mit den danach noch erforderlichen 22,12 Personalstellen zur Wahrnehmung der IVS-Aufgaben auszustatten, d.h. nach Auslagerung der Koordinierungsaufgaben zur Datenbereitstellung gemäß AFIR – vier hD-Stellen, so würden im Minimum mindestens neun hD Stellen und eine gD-Stelle bei entsprechendem Anwuchs der Sachkosten um ca. 2 500 000 Euro/Jahr für die Einbindung Dritter benötigt. Die Nationale Stelle wäre hierzu mit folgenden zusätzlichen Personalressourcen auszustatten: eine hD-Stelle E 15 für Leitung, eine hD-Stelle E 14 für IT-Architektur, eine hD-Stelle E 14 für Produkt Management und Auftragnehmersteuerung IT-Systeme, drei hD-Stellen E 13 für Community Management, drei hD-Stellen E 14 für Datenmodelle und Datenanalyse und eine gD-Stelle E 11 für Assistenz und Vergabe externer Dienstleistungen. Hierdurch würde sich der jährlichen Personalmittelbedarf der BASt auf 992 000 Euro reduzieren. Die Sachkosten wären entsprechend zu erhöhen und die Gemeinkosten anzupassen.

Für die Bundesfernstraßenverwaltung (die Autobahn GmbH des Bundes, Auftragsverwaltung des Bundes durch die Länder) fallen Kosten für die Daten- und Dienstebereitstellung an.

Für die Autobahn GmbH des Bundes entstehen zusätzliche Sach- und Personalkosten, die zunächst nur für die Anpassung und den Betrieb von zwei Softwareanwendungen abgeschätzt werden können.

Personalmittel:

ab 2026: Einrichtung von 3 Planstellen, davon 1 hD-Stelle und 2 gD-Stellen)

Sachmittel (ohne Gemeinkosten):

2026/2027: insgesamt ca. 4 000 000 Euro für die Anpassung vorhandener Software zur Datenbereitstellung

ab 2028: 1 000 000 Euro

Über die genannten Aufwände hinaus wird der Haushaltsbedarf wesentlich vom den künftig zu definierenden zusätzlichen IVS-Diensten und Qualitätsanforderungen abhängig sein, für deren Erfüllung Investitionen in eine Verbesserung und Verdichtung der noch sehr heterogen ausgeprägten Verkehrsdatenerfassung sowie ein erhöhter betrieblicher Aufwand (Personal und Investitionen) zu veranschlagen sind.

Für die Auftragsverwaltung des Bundes durch die Länder entstehen einmalige Sachkosten in Höhe von 1 362 000 Euro sowie jährliche Sachkosten in Höhe von 26 000 Euro. Zusätzlich sind Gemeinkosten in Höhe von 29,4 % auf Personal- und Sachkosten anzusetzen.

Länder tragen Aufwände für die Integration ihrer Landessysteme, die sie auch den Kommunen zur Nutzung bereitstellen, sowie die Aggregation von Daten, Eigenerklärungen und Fachbeiträgen für die Berichterstattung. Es entstehen einmalige Sachkosten in Höhe von 6 638 000 Euro sowie jährliche Sachkosten in Höhe von 1 992 000 Euro. Zusätzlich sind Gemeinkosten in Höhe von 29,4 % auf Personal- und Sachkosten anzusetzen. Die Mitwirkung an Verwaltungsvereinbarungen verursacht ebenfalls Aufwand.

Kommunen sind betroffen, wenn sie als Dateninhaber auftreten. In diesem Fall entstehen Aufwände für die Digitalisierung und maschinenlesbare Aufbereitung vorhandener Informationen. Es entstehen jedoch keine zusätzlichen Sachkosten, da geeignete Tools von den Ländern bereitgestellt werden oder bereits vorhanden sind. Gemeinkosten sind ggf. nicht quantifizierbar. Die Regelungen fördern zugleich die digitale Modernisierung und sind so ausgestaltet, dass bestehende Strukturen genutzt werden können.

Für den Bund entstehende Mehrausgaben an Sach- und Personalkosten sind im Einzelplan 12 auszugleichen.

#### **4. Erfüllungsaufwand**

Die Zeitwerte der Verwaltung resultieren aus Befragungen des Bundesministeriums für Verkehr sowie der BAST.

##### **4.1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Keine Veränderung.

##### **4.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	IP	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Wirtschaftszweig) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Wirtschaftszweig) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
2.1a	Art. 1 IVSG; § 5 i.V.m. § 6 IVSG; Datenlieferung über den Nationalen Zugangspunkt		298,6	2.779,2 Euro = (4.320 / 60 * 38,60 Euro/h (WZ: A-S ohne O))	830	717	3.860 Euro = (6.000 / 60 * 38,60 Euro/h (WZ: A-S ohne O))	2.768
2.1b	Art. 1 IVSG; § 5 Abs. 4 (Auslastungsdaten),		342	545 Euro = (240 / 60 * 136,25 Euro/h	186	342	5.450 Euro = (2.400 / 60 * 136,25 Euro/h	1.864
2.2	Art. 1 IVSG; § 10 IVSG; Erbringung von Eigenerklärungen	Ja	47.047	154,4 Euro = (240 / 60 * 38,60 Euro/h (WZ: A-S ohne O))	7.264	47.047	617,6 Euro = (960 / 60 * 38,60 Euro/h (WZ: A-S ohne O))	29.070
2.3	Art. 1 IVSG; § 11 IVSG; Meldungen zur Verbesserung der Datenqualität		550.410	77,2 Euro = (120 / 60 * 38,60 Euro/h (WZ: A-S ohne O))	42.514			
Summe (in Tsd. Euro)					<b>50.794</b>			<b>33.702</b>
davon aus Informationspflichten (IP)					<b>7.264</b>			<b>29.070</b>

\*Spiegelvorgaben werden in der Spalte 'Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe' einheitlich gekennzeichnet.

Ein möglicherweise höherer Aufwand für die Wirtschaft aus den unmittelbaren Vorgaben der AFIR-VO (Verordnung (EU) 2023/1804 wird hier nicht beziffert, da sich die Verpflichtungen nicht aus dem Bundesrecht, sondern unmittelbar aus europäischen Regelungen ergeben.

Durch die Regelungen sind folgende Bereiche betroffen:

WZ2008/4steller / Klasse	Bezeichnung	Inhalt (Beispiele)	Anzahl insgesamt	Anzahl Unternehmen mit <150 Beschäftigten	Anzahl Unternehmen mit >= 150 Beschäftigte

47.30	Einzelhandel mit Motorenkraftstoffen (Tankstellen)	Agenturtankstellen und Freie Tankstellen	6.321	6.315	6
49.10	Personenbeförderung im Eisenbahnfernverkehr	Personenbeförderung im Schienenverkehr	44	37	7
49.31	Personenbeförderung im Nahverkehr zu Lande (ohne Taxis)	Personenbeförderungen im Orts- und Nahverkehr zu Lande. Verschiedene Verkehrsmittel können zum Einsatz kommen, z.B. Omnibusse, Straßenbahnen, Oberleitungsbusse, U-Bahnen, Hochbahnen, Nahverkehrszüge usw.	2.693	2.438	255
49.32	Betrieb von Taxis	Personenbeförderung mit Taxis	22.086	22.075	11
49.39	Sonstige Personenbeförderung im Landverkehr a. n. g.	Linienmäßiger Omnibusfernverkehr	3.235	3.176	59
50.10	Personenbeförderung in der See- und Küstenschifffahrt	Personenbeförderungen in der See- und Küstenschifffahrt, im Linien- oder Gelegenheitsverkehr = Betrieb von Ausflugs- und Kreuzfahrtschiffen, Fähren, Wassertaxis usw.	201	195	6
50.30	Personenbeförderung in der Binnenschifffahrt	Personenbeförderung auf Flüssen, Kanälen, Seen und anderen Binnengewässern sowie innerhalb von Häfen	413	410	3
51.10	Personenbeförderung in der Luftfahrt	- Personenbeförderung im Linienflugverkehr - Personenbeförderung im Charterflugverkehr - Durchführung von Rundflügen - Betrieb von Lufttaxis	563	546	17
52.21	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für den Landverkehr	- Betrieb von Parkplätzen und Parkhäusern, Fahrradstellplätzen - Betrieb von Straßen, Brücken, Tunneln - Betrieb von Bahnhöfen für den Personenverkehr einschließlich Omnibusbahnhöfe - Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen und damit verbundene Tätigkeiten wie Weichenstellen und Rangieren	2.632	2.616	16
52.22	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Schifffahrt	- Betrieb von Kanälen, Schleusen, Schiffshebewerken usw. - Betrieb von Abfertigungseinrichtungen wie Häfen und Anlagestellen	875	854	21
52.23	Erbringung von sonstigen Dienstleistungen für die Luftfahrt	Betrieb von Flughäfen und Landeplätzen für Luftfahrzeuge	639	577	62

77.11	Vermietung von Kraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 3,5 t oder weniger	Vermietung und Operating-Leasing von Personenkraftwagen und anderen Kraftwagen mit einem Gesamtgewicht von 3,5 t oder weniger ohne Fahrer (beinhaltet auch Car-Sharing-Unternehmen)	3.946	3.921	25
77.12	Vermietung von Kraftwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t	Lastkraftwagen, Nutzanhänger und andere Kraftwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t ohne Fahrer - Campingbusse	1.395	1.391	4
-	Bikesharing	Quelle: Technische Universität München ( <a href="https://media-tum.ub.tum.de/doc/1610026/document.pdf">https://media-tum.ub.tum.de/doc/1610026/document.pdf</a> )	800	780	20
77.34	Vermietung von Wasserfahrzeugen		703	703	0
77.35	Vermietung von Luftfahrzeugen		371	371	0
77.39	E-Scooter-Sharing	eigene Schätzung (In Deutschland sind aktuell sechs größere Anbieter aktiv, Circ, Lime, Tier, Voi, Jump und Bird, sowie einige kleinere Anbieter.)	20	14	6
-	Rundfunksender, die Verkehrsnachrichten ausstrahlen	- Schätzung	110	100	10
-	Ladesäulenbetreiber	BNetzA 2004	7.994		
<b>Summe</b>			<b>55.041</b>		

Es wird davon ausgegangen, dass die Tätigkeiten der Wirtschaft vom Arbeitsablauf her weitestgehend denen der Verwaltung entsprechen und es nur wenige Unterschiede bei der Bearbeitung gibt. Folglich wurden für die Wirtschaft in der Regel die Zeitwerte der Verwaltung übernommen.

#### **Lfd. Nr. 2.1a: Datenlieferung über den Nationalen Zugangspunkt; § 5 i.V.m. § 6 IVSG**

Die hier veranschlagten Aufwände beziehen sich insbesondere auf die Datenbereitstellungsverpflichtungen infolge IVS-Richtlinie (§ 5 Absatz 2 IVSG), da die Anzahl der Unternehmen, die unter § 5 Absatz 1 IVSG fallen unbekannt und nicht abschätzbar ist.

Die Fallzahl ergibt sich aus der prozentualen Neugründungsquote im Bereich Verkehr und Lagerei (Destatis 2022) sowie der Annahme, dass 5% des Bestands betroffen sind

#### **Lfd. Nr. 2.1b: Auslastungsdaten von öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr (§ 5 Absatz 4 IVSG)**

Mit § 5 Absatz 4 wird für den Schienenverkehr die Pflicht eingeführt, dynamische Auslastungsdaten bereitzustellen. Diese Daten werden von den Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr (EVU) im normalen Betrieb bereits regulär erhoben und sind verfügbar.

Dynamische Auslastungsinformationen sind bereits nach dem Personenbeförderungsgesetz (§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 Buchstabe b PBefG) über den Nationalen Zugangspunkt verpflichtend bereitzustellen. Dies betrifft jedoch ausschließlich die Verkehre im Anwendungsbereich des PBefG (§ 1 Absatz 1 Satz 1 PBefG: Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen). Somit ist diese Regelung neu nur für den Schienenverkehr.

Im Sinne des § 5 Absatz 4 zählen zum Schienenverkehr Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenverkehr (EVU), d. h. Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), nicht der Schienengüterverkehr (SGV). Für die Erfüllung der Verpflichtungen müssen die EVU ihre vorhandenen Schnittstellen anpassen. Andere Akteure, insbesondere der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), waren bereits von den Regelungen im PBefG betroffen (siehe hierzu die Begründung zu § 5 Abs. 4), so dass diesen kein zusätzlicher Aufwand entsteht. Diese Regelungen werden lediglich in IVSG überführt.

Nach Angaben des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) gibt es aktuell 342 öffentliche EVU mit einer Betriebsgenehmigung (Stand 14.10.2025; [EBA - Homepage - Öffentliche EVU](#)). Für die Programmierung der Schnittstelle durch IT-Experten wird ein Zeitaufwand von fünf Programmierertagen zugrunde gelegt (= 1/3 des Standardwerts aus der entsprechenden Tabelle „Anpassung bestehender Fachverfahren“), da der Aufwand als „minimalinvasiv“ eingeschätzt wird. Als „Durchschnittliche Kosten für einen Programmierertag“ werden, entsprechend der Standardwerttabelle, mit 1 090 Euro d.h. 136,25 Euro/h angesetzt.

Zusätzlich entsteht durch die Übermittlung von dynamischen Auslastungsdaten und die Pflege der Schnittstellen ein jährlicher Erfüllungsaufwand. Dieser Erfüllungsaufwand wird auf vier Stunden pro Jahr, d.h. 0,5 PT/Jahr geschätzt. Der Berechnung wird ebenfalls zugrunde gelegt, dass die Pflege der Schnittstellen für die Bereitstellung von Auslastungsdaten von IT-Spezialisten durchgeführt wird.

#### **Lfd. Nr. 2.2 ( Informationspflicht): Erbringung von Eigenerklärungen; § 10 IVSG**

Die Fallzahl ergibt sich aus der Anzahl der verpflichteten Dateninhaber nach § 5 Absatz 2 (ohne Berücksichtigung von § 1 Abs 2 Nr. 6) sowie den bisher nach Personenbeförderungsgesetz zur Datenbereitstellung verpflichteten Unternehmen.

Eigentlich wären bereits heute Erklärungen nach den Delegierten Verordnungen gem. § 1 Absatz 2 Nr. 2 bis 5 ohne bzw. mit Aufforderung durch die Nationale Stelle abzugeben, sobald Daten über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellt werden. Da jedoch bisher nur sehr wenige Erklärungen bei der Nationalen Stelle vorgelegt wurden, wird davon ausgegangen, dass mindestens ein einmaliger Aufwand bei allen verpflichteten Dateninhabern anfallen kann sowie anschließend ein jährlicher Aufwand für notwendige Aktualisierungen entsteht.

#### **Lfd. Nr. 2.3: Meldungen zur Verbesserung der Datenqualität; § 11 IVSG**

Bei der Fallzahl würde äquivalent zur Verwaltung derselbe Anteil an Betroffenen aus der Grundgesamtheit aller Dateninhaber angenommen, da angenommen wird, dass sich der Arbeitsablauf nicht von der Verwaltung unterscheidet. Es gilt die Annahme, dass diese jeweils 10 Meldungen pro Jahr tätigen, die viele der Unternehmen nur für wenige Datenarten zuständig sind und daher auch durchschnittlich die potentielle Fehlerquote geringer sein wird. Für die Bearbeitung werden durchschnittlich 2 Stunden veranschlagt, da hierfür weniger Überprüfungen vor Ort notwendig sein werden, als zur Überprüfung verkehrsrechtlicher Anordnungen.

**4.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

lfd. Nr.	Artikel Regelungs-entwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund/ Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)“	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
3.1	Art. 1 IVSG; § 3 Abs. 2 IVSG; Dienstbereitstellungspflicht	Bund	12 Verwaltung (bzw. BASt)	7.748,3 Euro = (960 / 60 * 67,60 Euro/h (100% hD) + 6.666,67 Euro)	93			
3.2a	Art. 1 IVSG; § 5 i.V.m. § 6 IVSG; Datenlieferung über den Nationalen Zugangspunkt	Bund	1 Verwaltung	2.239.810,7 Euro = (4.320 / 60 * 40,40 Euro/h (100% gD) + 283.800 / 60 * 49,47 Euro/h (66,7% gD; 33,3 % hD) + 1.000.000 Euro)	2.240	1 Verwaltung	4.004.040 Euro = (6.000 / 60 * 40,40 Euro/h (100% gD) + 4.000.000 Euro)	4.004
3.2b	Art. 1 IVSG; § 5 i.V.m. § 6 IVSG; Datenlieferung über den Nationalen Zugangspunkt	Land	94 Verwaltung	28.570,32 Euro = (4.320 / 60 * 42,20 Euro/h (100% gD) + 25.531,92 Euro)	2.686	94 Verwaltung	89.326,38 Euro = (6.000 / 60 * 42,20 Euro/h (100% gD) + 85.106,38 Euro)	8.397
3.3a	Art. 1 IVSG; § 9 IVSG; Aufgaben der Nationalen Stelle	Bund	1 BASt	2.408.141 Euro = (1.655.500 / 60 * 63,72 Euro/h (14% gD; 86%hD) + 650.000 Euro)	2.408		750.000 Euro = (0 + 750.000 Euro)	750
3.3b	Art. 1 IVSG; § 9 IVSG; Aufgaben der Nationalen Stelle in-	Bund	1 Verwaltung	340.560 Euro = (378.400 / 60 * 54,00 Euro/h	341			

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
	folge Art. 20 AFIR-VO)			(50% gD; 50% hD))				
3.4a	Art. 1 IVSG; § 10 IVSG; Erbringung von Eigenklärungen	Bund	1 Verwaltung	161,6 Euro = (240 / 60 * 40,40 Euro/h (100% gD))	1	1 Verwaltung	646,4 Euro = (960 / 60 * 40,40 Euro/h (100% gD))	1
3.4b	Art. 1 IVSG; § 10 IVSG; Erbringung von Eigenklärungen	Land	369 Verwaltung	168,8 Euro = (240 / 60 * 42,20 Euro/h (100% gD))	62	369 Verwaltung	675,2 Euro = (960 / 60 * 42,20 Euro/h (100% gD))	249
3.5a	Art. 1 IVSG; § 11 IVSG; Meldungen zur Verbesserung der Datenqualität	Bund	25 Verwaltung	161,6 Euro = (240 / 60 * 40,40 Euro/h (100% gD))	1			
3.5b	Art. 1 IVSG; § 11 IVSG; Meldungen zur Verbesserung der Datenqualität	Land	10.975 Verwaltung	168,8 Euro = (240 / 60 * 42,20 Euro/h (100% gD))	1853			
3.6	Art. 1 IVSG; § 11 IVSG; Unterhaltung eines Systems zur Verbesserung der Datenqualität	Bund	1 BAST	564.976 Euro = (432.000 / 60 * 64,58 Euro/h (11% gD; 89% hD) +100.000 Euro)	565	1 BAST	1.750.000 Euro = (0 + 1.750.000 Euro)	1.750
3.7a	Art. 1 IVSG; § 12 IVSG Berichtspflichten gegenüber der Europäischen	Bund	1 Verwaltung	864 Euro = (960 / 60 * 54,00 Euro/h (50% gD; 50% hD))	1			

lfd. Nr.	Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe	Bund/Land	Jährliche Fallzahl und Einheit	Jährlicher Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Jährlicher Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)	Einmalige Fallzahl und Einheit	Einmaliger Aufwand pro Fall (Minuten * Lohnkosten pro Stunde (Hierarchieebene) + Sachkosten in Euro)	Einmaliger Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro) oder „geringfügig“ (Begründung)
	Kommission;							
3.7b	Art. 1 IVSG; § 12 IVSG Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission;	Land	475 Verwaltung	900,16 Euro = (960 / 60 * 56,26 Euro/h (50% gD; 50% hD))	428			
3.8	Art. 1 IVSG; § 7 IVSG; Unterhaltung des nationalen Zugangspunktes	Bund	1 BMV	2.230.280 Euro = (189.200 / 60 * 54,00 Euro/h (50% gD; 50% hD) + 2.060.000 Euro)	2.230	1 BMV	3.441.722,7 Euro = (189.200 / 60 * 60,80 Euro/h (25% gD; 75% hD) + 3.250.000 Euro)	3.442
Summe (in Tsd. Euro)					<b>12.909</b>			<b>18.593</b>
davon auf Bundesebene					<b>7.880</b>			<b>9.947</b>
davon auf Landesebene (inklusive Kommunen)					<b>5.029</b>			<b>8.646</b>

\*Spiegelvorgaben werden in der Spalte 'Artikel Regelungsentwurf; Norm (§§); Bezeichnung der Vorgabe' einheitlich gekennzeichnet.

Die Fallzahlen ergeben sich aus Annahmen des Ressorts sowie der BAST und wurden mittels vergleichbarer Vorgaben hiermit verwandter Regelungsvorhaben plausibilisiert.

**Lfd. Nr. 3.1: Dienstbereitstellungsverpflichtung; § 1 Absatz 2 IVSG**

Zur Integration von fahrzeuggenerierten sicherheitsrelevanten Daten (DFRS) in den bereits seit Jahren etablierten Verkehrswarndienst (SRTI) ist das derzeit im Aufbau befindliche IT-System zur Datenaufbereitung dauerhaft zu betreiben.

**Lfd. Nr. 3.2a und 3.2b: Datenlieferung über den Nationalen Zugangspunkt; § 5 i.V.m. § 6 IVSG**

Die hier veranschlagten Aufwände beziehen sich insbesondere auf die Datenbereitstellungsverpflichtungen infolge IVS-Richtlinie (§ 5 Absatz 2 IVSG), da die Anzahl der öffentli-

chen Verwaltungen, die unter § 5 Absatz 1 IVSG fallen unbekannt und nicht abschätzbar ist.

Unter die Verpflichtungen nach IVS-RL Artikel 6a i.V.m. Anhang III fallen 95 öffentliche Stellen als Datengeber (Die Autobahn des Bundes, 16 Länder (ca. 99 % Auftragsverwaltung des Bundes) und 78 Städtische Knoten). Aufgrund der Erfahrungen aus einem vergleichbaren Projekt und unter der Berücksichtigung, dass bereits ein Teil der Informationen digitalisiert vorliegt, wird davon ausgegangen, dass der einmalige Erfassungs- bzw. Digitalisierungsaufwand bei ca. 100 h liegt und der für die jährliche Aktualisierung bei ca. 72 Std/Jahr.

Hinzu kommen Sachkosten für Datenerfassungs- und Datenpflegesoftware. Es wird davon ausgegangen, dass für die bereits in Betrieb befindlichen Datenmittler keine Schnittstellenanpassung zur Entgegennahme von Daten bzw. zur Bereitstellung der aggregierten Daten beim Nationalen Zugangspunkt erforderlich wird. Da die Bundesländer teilweise ihren Kommunen geeignete Software-Tools bereitstellen, muss nicht jeder behördliche Datengeber eine eigene Software beschaffen. Teilweise wird auch hier schon erforderliche Software vorhanden sein. Es wird davon ausgegangen, dass je Bundesland einmalig 500.000 Euro für die Softwarebeschaffung bzw. -anpassung sowie jährliche Betriebskosten in der Höhe von 150.000 Euro anfallen.

Die Autobahn GmbH wird mindestens an zwei Softwareanwendungen Anpassungen bzw. Ergänzungen vornehmen müssen. Hierfür wurden einmalig Sachkosten sowie für den jährlichen Betrieb Sach- und Personalkosten abgeschätzt.

### **Lfd. Nr. 3.3a: Aufgaben der Nationalen Stelle; § 9 IVSG**

Mit § 9 IVSG werden der Nationalen Stelle gegen über heute (0,5 Dienstposten – nur stichprobenartige Prüfung von Erklärungen) zusätzliche dauerhafte Aufgaben größeren Umfangs zugewiesen.

Auch wenn zu Beginn zunächst der Schwerpunkt in der Kontaktaufnahme, Beschreibung von Profilen und in der Erstellung benötigter Leitfäden steht so werden danach mit der zunehmenden Datenbereitstellung auch die Arbeiten zur Qualitätssicherung zunehmen, die parallel zu hinzukommenden neuen Datenbereitstellern oder weiteren Daten dauerhaft anfallen werden. Ebenfalls dauerhaft anfallen werden die Aufgaben zur Mitarbeit in internationalen und nationalen Gremien zur Fortschreibung von Standards und Spezifikationen, die Fortschreibung von Profilen und Leitfäden, die Unterstützung des BMV bei der Fortschreibung und dem Betrieb des Nationalen Zugangspunktes und die Stichprobenartige Prüfung der Eigenerklärungen. Alle drei Jahre ist unter geringer Aufgabenrückstellung der zuvor genannten Aufgaben das BMV bei der Berichterstattung unter Anwendung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2025/264 zu unterstützen. Hierzu sind die Eigenerklärungen zur Datenbereitstellung bezogen auf die geographischen Abdeckungen auszuwerten, Fachbeiträge bei den zuständigen Stellen zu IVS-Gesetzen, IVS-Strategien, IVS-Maßnahmenplänen und IVS-Projekten einzuholen und auszuwerten sowie die Berichtsteile zum Nationalen Zugangspunkt sowie zu der Arbeit der Nationalen Stellen aufgrund der Delegierten Verordnungen zur IVS-Richtlinie zu erstellen. Sämtliche Berichtsteile sind zu einem Berichtsentwurf zusammenzufügen.

Für die Durchführung dieser Aufgaben werden zusätzlich 17,5 VZÄ benötigt, hiervon zwei VZÄ als IT-Architekt, zwei VZÄ für Datenanalysen, drei VZÄ zur Datenmodellierung, sechs VZÄ für Communitymanagement, ein VZÄ für das Produktmanagement, ein VZÄ für die Projektleitung, 0,5 VZÄ für IT Administration und zwei VZÄ für Sachbearbeitung.

Für die Unterstützung des BMV für die Berichterstattung ist beabsichtigt, die notwendigen Auswertungen zur Datenbereitstellung mit Bezug zu den geographischen Abdeckungen zentral unter Nutzung der Informationen aus den Eigenerklärungen durchzuführen, um die Dateninhaber und Datenmittler soweit möglich von der Erstellung und Lieferung entspre-

chender Fachbeiträge einschl. ggf. notwendiger Softwareanpassungen zu entlasten. Zur Ermöglichung der zentralen Auswertung mit Bezug auf die geographischen Abdeckungen ist das Bundesinformationssystem Straße (BISStra) anzupassen, um das bereits darin abgebildete Straßennetz der Bundesfern- und Landesstraßen (bisher noch keine Kommunalstraßen) sowie weitere Informationen für die Erstellung der benötigten Fachbeiträge für die Berichterstattung nutzen zu können. Für die Entwicklung und Einführung eines IT-Werkzeugs zur Unterstützung der nach der IVS-Richtlinie geforderten Berichterstattung zur Minimierung der für die Berichterstattung bei Bund, Ländern und ggf. Kommunen anfallenden Personal- und Sachkosten werden mindestens Sachkosten in Höhe von 750.000 € anfallen. Es werden jährliche Sachkosten in Höhe von 650.000 € für die Pflege dieses Softwaretools sowie Dienstleistungen zur externen Unterstützung mit IT-Expertise in den Bereichen Individualverkehr, Öffentlicher Verkehr und Geoinformationen benötigt.

### **Lfd. Nr. 3.3b: Aufgaben der Nationalen Stelle infolge AFIR-VO; § 9 IVSG**

Es sollte angestrebt werden, die eigentlich von der BAST wahrzunehmenden Aufgaben zur Koordinierung der Datenbereitstellung gemäß § 1 Absatz 2 Nummer 6 (Artikel 20 AFIR-VO) bei einem Dritten, z.B. der NOW, durch Beleihung gemäß § 9 Absatz 2 anzusiedeln. Es wird davon ausgegangen, dass hierfür vier Personalstellen, d.h. ein VZÄ für die Datenanalyse, ein VZÄ für Datenmodellierung und zwei VZÄ für Communitymanagement, benötigt werden. Analog zu Lfd. Nr. Nr. 3.3a fallen die Arbeiten dauerhaft an. Mit dem zunehmenden Ausbau der Ladeinfrastruktur nimmt auch der Umfang der Datenbereitstellung zu. Mittelfristig werden die Maßnahmen zur Qualitätssicherung überwiegen. Es sind mittelfristig Profilbeschreibungen und erstellte Leitfäden fortzuschreiben. Zudem ist die Mitarbeit in internationalen und nationalen Gremien wie NAPCORE, etc. zur Fortschreibung von Standards und Spezifikationen sowie der Anforderungen an die Datenqualität sicherzustellen.

### **Lfd. Nr. 3.4a und 3.4b: Erbringung von Eigenerklärungen; § 11 IVSG**

Die Anzahl der verpflichteten Dateninhaber nach § 5 Absatz 2 wurden einschl. Die Autobahn GmbH des Bundes (Bund) auf 440 geschätzt (294 Kreise + 107 Kreisfreie Städte + 16 Landesbetriebe + Die Autobahn des Bundes + 22 andere Behörden).

Eigentlich wären bereits heute Erklärungen nach den Delegierten Verordnungen gem. § 1 Absatz 2 Nr. 2 bis 5 ohne bzw. mit Aufforderung durch die Nationale Stelle abzugeben, sobald Daten über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellt werden. Da jedoch bisher nur sehr wenige Erklärungen bei der Nationalen Stelle vorgelegt wurden, wird davon ausgegangen, dass mindestens ein einmaliger Aufwand bei allen verpflichteten Dateninhabern anfallen kann sowie anschließend ein jährlicher Aufwand für notwendige Aktualisierungen entsteht.

Es wird davon ausgegangen, dass für die Aggregation der Erklärungen bei den derzeit drei bekannten Datenmittlern ca. zehnmal so viel Zeit benötigt, wie durchschnittlich für die Abgabe einer Erklärung durch den Dateninhaber.

### **Lfd. Nr. 3.5a und 3.5b: Meldungen zur Verbesserung der Datenqualität; § 11 IVSG**

Die Anzahl der verpflichteten Dateninhaber entspricht der Vorgabe 3.4a und 3.4b. Es gilt die Annahme, dass diese jeweils 25 Meldungen pro Jahr tätigen und für die Bearbeitung durchschnittlich 4 Stunden benötigt werden. In dem Ansatz sind unter anderem enthalten, ggf. Arbeiten eines ggf. an der Klärung beteiligten Datenmittlers, erforderliche Abstimmungen des Dateninhabers mit anderen an einer verkehrsrechtlichen Anordnung Beteiligten einschl. notwendiger Überprüfungen eines an der Straße stehenden Verkehrszeichens

### **Lfd. Nr. 3.6: Unterhaltung eines Systems zur Verbesserung der Datenqualität; § 7 IVSG**

Personal- und Sachaufwände für die Beschaffung und fortlaufende Weiterentwicklung und Pflege eines IT-Werkzeugs für das Management der Datenqualität

Hierfür werden dauerhaft € 4 VZÄ E 14 für die Datenanalyse sowie 0,5 VZÄ E12 für die IT-Administration und Sachkosten von 100.000 Euro für die fortlaufende Weiterentwicklung und Pflege des IT-Werkzeugs sowie der Datenpflege zu den geographischen Abdeckungen benötigt.

### **Lfd. Nr. 3.7a und 3.7b: Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission; § 12 IVSG**

Die Aufwände der Nationalen Stelle zur Unterstützung des BMV bei der Berichterstattung sind in Lfd. Nr. 3.3a berücksichtigt. Für die Berichterstattung sind von den zuständigen Behörden in Ergänzung zu den verwertbaren Daten aus den Eigenerklärungen alle drei Jahre Fachbeiträge zu erstellen und ggf. für den Fachbeitrag an die Nationale Stelle zusammenzuführen. Es wird davon ausgegangen, dass für die Zusammenführung der 16 Fachbeiträge (Länder) ca. dreimal so viel Zeit benötigt, wie durchschnittlich für die Erstellung (ca. 48 Std/Bericht – 16 Std/Jahr) eines der 440 Fachbeiträge.

### **Lfd. Nr. 3.8: Unterhaltung des nationalen Zugangspunktes; § 7 IVSG**

Da der Nationale Zugangspunkt (Mobilithek) bereits besteht und betrieben wird, werden lediglich die einmaligen Aufwände zur Anpassung der Mobilithek an die Anforderungen der IVS-Richtlinie (drei 0,5 hD-Stellen und eine 0,5 gD-Stelle sowie 3.000.000 €) sowie für die Datenbereitstellung von AFIR-Daten (§ 5 Absatz 1 i.V.m. §1 Absatz 2 Nummer 6; 250.000 €) sowie der geschätzte zusätzliche Mehraufwand für die Softwares Pflege und Wartung sowie Weiterentwicklung des NAP, d.h. der Mobilithek, (1 hD-Stelle und 1 gD-Stelle sowie 2.000.000 € + 60.000 €) veranschlagt.

## **5. Weitere Kosten**

Keine.

## **6. Weitere Gesetzesfolgen**

Der Gesetzesentwurf hat mittelbare positive Auswirkungen auf Verbraucherinnen und Verbraucher, insbesondere durch:

- verbesserte Verkehrsinformationen in Echtzeit,
- erhöhte Verkehrssicherheit durch präzisere Datenlage,
- bessere Planbarkeit und Verlässlichkeit multimodaler Mobilitätsangebote,
- mehr Transparenz über Verkehrs- und Infrastrukturdaten,
- besserer Nutzen von kostenfreien, qualitativ hochwertigen, digitalen Daten bei Planung, Bau und Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen.

Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten, da das Gesetz technik- und datenbezogen ausgestaltet ist. Es enthält keine Regelungen, die sich geschlechtsspezifisch oder demografisch differenzierend auswirken.

Das Gesetz trägt zur Wahrung und Förderung gleichwertiger Lebensverhältnisse bei, indem es die Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten auch in strukturschwachen Regionen verbessert

und die Grundlage für bedarfsgerechte Verkehrsangebote schafft. Das IVSG fördert die Bereitstellung und Nutzung digitaler Datenangebote und trägt damit zur Verbesserung der Mobilität in städtischen wie ländlichen Regionen bei. Bürgerinnen und Bürger erhalten Zugang zu besser vernetzten digitalen Informationen über Mobilitätsangebote, was die Nutzung öffentlicher und multimodaler Verkehrsdienstleistungen erleichtert.

Gerade in ländlichen Räumen können digitale Datenangebote dazu beitragen, die Erreichbarkeit von Infrastrukturen und Dienstleistungen zu verbessern und bestehende Mobilitätslücken zu schließen. Die positiven Effekte betreffen kommunale, regionale und bundesweite Ebenen gleichermaßen.

Die Einbindung bereits bestehender Datenmittler, etwa in Form von Landessystemen, entlastet sowohl die Dateninhaber als auch die Nationale Stelle bei der Umsetzung der Vorgaben aus dem EU-Recht. Die zentrale Bereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt (NAP) reduziert redundante Prozesse und verbessert die Nachvollziehbarkeit. Die Möglichkeit zur elektronischen Eigenerklärung und automatisierten Fehlerkorrektur entlastet zusätzlich die Verwaltung und die Datenbereitsteller – insbesondere kleinere Kommunen und Verkehrsunternehmen, die in ländlichen Räumen häufig besonders stark von bürokratischen Anforderungen betroffen sind.

Die Möglichkeit zur Weiterentwicklung besteht jedoch über die Rechtsverordnungsermächtigung.

## **VIII. Befristung; Evaluierung**

Eine Befristung kommt nicht in Betracht, da das Gesetz der dauerhaften Umsetzung unionsrechtlicher Vorgaben (Richtlinie 2010/40/EU und delegierte Verordnungen), die keinen zeitlich begrenzten Anwendungsbereich vorsehen, dient. Die Regelungen betreffen den erweiterten Aufbau und Betrieb einer langfristig angelegten digitalen Infrastruktur für IVS. Eine Befristung würde der erforderlichen Planungssicherheit für Bund, Länder, Kommunen und private Akteure widersprechen.

Es erfolgt jedoch eine Evaluierung innerhalb von 5 Jahren nach dem Inkrafttreten, da das Gesetz als wesentlich einzustufen ist. Laut Beschluss des St-Ausschusses Bürokratieabbau vom 23.01.2013 sowie vom 30.09.2024 sind alle wesentlichen Regelungsvorhaben zu evaluieren. Als wesentlich gelten danach Regelungsentwürfe, bei denen ein jährlicher Erfüllungsaufwand von mindestens a) 5 Millionen Euro Sachkosten oder 500 000 Stunden Aufwand für Bürgerinnen und Bürger oder b) 5 Millionen Euro für die Wirtschaft oder c) 5 Millionen Euro für die Verwaltung aufgrund der Ex ante-Abschätzung zu erwarten ist. Diese Grenzen werden durch den hiesigen Gesetzesentwurf überschritten. Im Rahmen der Evaluierung wird auch geprüft, inwieweit die Vorgaben, die durch dieses Gesetz entstehen, tatsächlich umgesetzt werden und ob Sanktionsvorschriften erlassen werden müssen, um die Verpflichtungen, die sich aus diesem Gesetz ergeben, durchzusetzen.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Gesetz über intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern und zur Durchführung weiterer Pflichten zur Datenbereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt)**

#### **Zu § 1 (Anwendungsbereich)**

##### **Zu Absatz 1**

§ 1 definiert den Geltungsbereich des Gesetzes. Das Gesetz enthält Regelungen über die Einführung von IVS im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern.

##### **Zu Absatz 2**

Delegierte Verordnungen, die in Absatz 2 aufgelistet sind, sind bei der Umsetzung und Anpassung der Richtlinie 2010/40/EU zu beachten. Sie ermöglichen es der Europäischen Kommission, technische Spezifikationen und Standards für IVS zu entwickeln und zu aktualisieren. Diese Verordnungen stellen sicher, dass die IVS-Richtlinie flexibel bleibt und sich an technologische Fortschritte und neue Anforderungen anpassen kann. Gleichzeitig schränken die Delegierten Verordnungen die nationale Umsetzung ein, da sie klare Rahmenbedingungen der verschiedenen Informationsdienste vorgeben.

Mit dem Gesetz wird auch Artikel 20 der Verordnung 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR-VO) durchgeführt, die Datenbereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt vorschreibt und Bezüge zur Delegierten Verordnung 2022/670 aufweist. Somit wird sichergestellt, dass die Aufgaben der Nationalen Stelle sich auch auf die Datenarten nach AFIR-VO erstrecken.

##### **Zu Absatz 3**

In Absatz 3 wird klargestellt, dass IVS der öffentlichen Sicherheit und der Verteidigung von den Regelungen ausgenommen sind.

#### **Zu § 2 (Begriffsbestimmungen)**

§ 2 enthält die maßgeblichen Begriffsbestimmungen. Dabei wurden weitgehend die in der Richtlinie 2010/40/EU enthaltenden Definitionen übernommen und ergänzt.

#### **Zu § 3 (Einführung intelligenter Verkehrssysteme)**

§ 3 enthält die Grundsätze für die Einführung von IVS. Die Einführung erfolgt durch die zuständigen Stellen auf Bundes- oder Landesebene. Zuständige Stellen können alle national für die Bereitstellung von Daten, die Einführung oder den Betrieb von IVS-Anwendungen und IVS-Diensten in einem festgelegten geographischen Anwendungsbereich zuständigen juristische Personen, Behörden oder sonstige öffentliche und private Einrichtungen sein. In den jeweils für den spezifischen Anwendungsbereich geltenden Delegierten Verordnungen sind die jeweils zuständigen Stellen aufgeführt.

##### **Zu Absatz 1**

Absatz 1 stellt klar, dass die zuständigen Stellen bei der Einführung von IVS-Anwendungen und IVS-Diensten die von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2010/40/EU angenommenen Spezifikationen unter Berücksichtigung der in Anhang II festgelegten Grundsätze beachten müssen.

## **Zu Absatz 2**

Gemäß Absatz 2 sind die zuständigen Stellen dafür verantwortlich, die in Anhang IV der Richtlinie 2010/40/EU aufgeführten IVS-Dienste innerhalb der festgelegten geografischen Gebiete so schnell wie möglich einzuführen. Anhang IV der Richtlinie enthält spezifische Dienste und Technologien, die umgesetzt und angewendet werden sollen, sowie die entsprechenden Fristen für deren Einführung. Dies dient dazu, eine einheitliche und rechtzeitige Umsetzung von IVS-Diensten in der gesamten Europäischen Union zu gewährleisten. Die zuständigen Stellen müssen daher sicherstellen, dass diese Dienste spätestens bis zu den in Anhang IV genannten Fristen implementiert und in Betrieb genommen werden. Gemäß der revidierten Richtlinie 2010/40/EU ist bisher nur der Dienst zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen, gemäß Anhang I Vorrangiger Bereich III Nummer 3.3 in der nach Spalte 2 des Anhangs IV bezeichneten geografischen Abdeckung bis zum 31.12.2026 bereitzustellen. Die Formulierung in Absatz 2 ist daher so gewählt, dass auch künftig in Anhang IV aufgeführte Dienste von der Verpflichtung in § 3 einbezogen werden, ohne dass das IVS-Gesetz nochmal geändert werden müsste.

## **Zu § 4 (Vorrangige Bereiche)**

§ 4 benennt die vorrangigen Anwendungsbereiche für die Einführung von IVS in Deutschland. Die Aufzählung orientiert sich an Anhang I der Richtlinie 2010/40/EU und dient der strategischen Ausrichtung der nationalen IVS-Politik. Sie soll insbesondere den zuständigen Behörden, Planungsträgern und politischen Entscheidungsträgern als Orientierung für die Priorisierung von Maßnahmen und Investitionen dienen:

1. IVS-Informations- und Mobilitätsdienste: Dazu gehören multimodale digitale Mobilitätsdienste, Straßenverkehrsinformations- und Navigationsdienste, die Echtzeitinformationen über verschiedene Verkehrsmittel bereitstellen.
2. IVS-Dienste für Reise-, Transport- und Verkehrsmanagement: Diese umfassen Systeme zur Verkehrssteuerung und -überwachung, die zur Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Reduzierung von Störungen z.B. Staus oder zur Unterstützung der Güterverkehrslogistik beitragen.
3. IVS-Dienste für die Straßenverkehrssicherheit: Hierzu zählen Warnsysteme über gefährliche Straßenverhältnisse, Unfälle und andere sicherheitsrelevante Ereignisse, zur Ausstattung und Verfügbarkeit von sicheren und gesicherten Parkplätzen für LKW und andere gewerbliche Fahrzeuge als auch eines Dienstes zur Beschleunigung der Rettungskette.
4. IVS-Dienste für kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilität: Diese beinhalten Technologien, die eine Kommunikation zwischen Fahrzeugen oder zwischen Fahrzeugen und der Verkehrsinfrastruktur ermöglichen und damit automatisierte Mobilitätsdienste unterstützen, um die Effizienz und Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Die vier genannten Bereiche spiegeln die europäischen Zielsetzungen wider und sollen zur Verbesserung von Effizienz, Sicherheit und Nachhaltigkeit im Straßenverkehr beitragen.

Die Regelung begründet keine unmittelbaren Rechtsansprüche für einzelne Marktteilnehmer auf die Einführung bestimmter IVS-Dienste. Vielmehr handelt es sich um eine steuernde Festlegung, die eine einheitliche Umsetzung der IVS-Richtlinie in der gesamten EU fördern und die nationale IVS-Strategie strukturieren soll.

## Zu § 5 (Pflicht zur Datenbereitstellung)

Die Revision der IVS-Richtlinie durch die Richtlinie (EU) 2023/2661 enthält Bestimmungen zur Verfügbarkeit von Daten, die in der vorherigen Version der Richtlinie nicht enthalten waren. Diese Änderungen zielen darauf ab, die europaweite Verfügbarkeit von Mobilitätsdaten in standardisierter Form sicherzustellen und deren Integration in IVS und IVS-Dienste zu verbessern. Die Mitgliedstaaten müssen zum einen sicherstellen, dass bestimmte Daten, wie Echtzeit-Verkehrsinformationen, öffentlich zugänglich sind. Zum anderen müssen die Daten in einem standardisierten und maschinenlesbaren Format bereitgestellt werden, um die Interoperabilität zwischen verschiedenen IVS-Diensten und Verkehrsträgern zu gewährleisten. Weiterhin legt die Richtlinie fest, dass bestimmte Daten für bestimmte geografische Gebiete verfügbar sein müssen, um eine umfassendere Abdeckung zu ermöglichen. Maßnahmen zur Erhebung zusätzlicher Informationen sind hiermit nicht verbunden.

§ 5 setzt die Vorgaben der Richtlinie hinsichtlich der Verfügbarkeit der Daten, die in Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU aufgelistet sind, so um, dass auch künftig in Anhang III neu aufgeführte Daten von der Verpflichtung einbezogen werden, ohne dass das IVS-Gesetz nochmal geändert werden müsste. Anwendbare Zeitpunkte für die Bereitstellung der zugrundeliegenden Informationen können auch durch weitere delegierte Rechtsakte der Europäischen Kommission festgelegt werden, die dann dementsprechend zu beachten sind.

**Absatz 1** regelt die allgemeine Bereitstellungspflicht. § 5 Absatz 1 Satz 2 stellt klar, dass die Daten, die von der VO 2021/782 erfasst sind, nicht unter das IVSG fallen. Die Verordnung 2021/782 regelt bereits die Datenbereitstellung von den in Anhang II der Verordnung aufgezählten Daten. Diese werden auf vertraglicher Grundlage und sofern vereinbart gegen eine verhältnismäßige Entschädigung zur Verfügung gestellt. Dies geschieht nicht über einen zentralen Datenzugangspunkt, sondern Marktteilnehmer gewähren einander Zugang. Ziel der Regelung ist Erleichterung von Bahnreisen. Datenzugang erhalten andere Eisenbahnverkehrsunternehmen, Fahrkartenverkäufer und Reiseveranstalter.

Die Regelung in Absatz 2 1. Halbsatz stellt sicher, dass die Bereitstellung von Daten über den Nationalen Zugangspunkt erfolgt und den Vorgaben der Nationalen Stelle entspricht. Dies gewährleistet, dass die verschiedenen zuständigen Stellen die Daten nach einheitlichen Vorgaben und standardisiert bereitstellen, um die effiziente Nutzung und Integration intelligenter Verkehrssysteme zu unterstützen. Auch Daten, die nicht in den Delegierten Verordnungen gemäß § 1 Absatz 2 aufgeführt sind, müssen diesen Vorgaben entsprechen, um eine umfassende, standardisierte und konsistente Datenbasis zu schaffen.

Die Pflichten zur Bereitstellung von Informationen nach **Absatz 2 Nummer 1 und Nummer 2** betreffen gemäß den Vorgaben der Revision in der Richtlinie (EU) 2023/2261 in Artikel 6a in Verbindung mit Anhang III auch nicht digitalisierte Informationen. Demnach müssen nämlich die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass alle relevanten Daten, unabhängig von ihrem ursprünglichen Format, digitalisiert und über den Nationalen Zugangspunkt zugänglich gemacht werden. Dies umfasst sowohl neue als auch bereits vorhandene Informationen, die für die Umsetzung intelligenter Verkehrssysteme notwendig sind. Die Digitalisierung dieser Informationen ist entscheidend, um eine einheitliche und effiziente Nutzung der IVS-Dienste zu gewährleisten und die Interoperabilität zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und Systemen zu ermöglichen. Daher werden die zuständigen Stellen nach § 5 verpflichtet, die in ihrem Bereich betroffenen Informationen auch entsprechend zu digitalisieren.

Die Regelung in **Absatz 2 Nummer 1** stellt dabei sicher, dass neue und geänderte Informationen zu den in Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU aufgeführten Datenarten für den jeweiligen geografischen Anwendungsbereich spätestens bis zu den in Spalte 3 des Anhangs III festgelegten Fristen über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellt werden müssen.

Bereits vorhandene Informationen zu den in Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU aufgeführten Datenarten sind für den jeweiligen geografischen Anwendungsbereich gemäß der Regelung in **Absatz 2 Nummer 2** spätestens bis zu den in Spalte 4 des Anhangs III festgelegten Fristen über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen.

**Absatz 3** regelt die nationale Umsetzung einer Option aus Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU, wonach Mitgliedstaaten die geografische Abdeckung der Datenbereitstellung in Städten im Zentrum von städtischen Knoten gemäß der Verordnung (EU) 2024/1679 auf Straßen mit einem durchschnittlichen Tagesverkehrsaufkommen von mehr als 7.000 Fahrzeugen pro Jahr beschränken können. Diese Möglichkeit dient der Verhältnismäßigkeit und Effizienz bei der Umsetzung der EU-Vorgaben zur Datenbereitstellung, insbesondere in urbanen Räumen mit heterogener Verkehrsstruktur. Die zur Spezifizierung der geografischen Abdeckung herangezogene Richtlinie 2010/40/EU verweist erst in der konsolidierten Fassung nach Änderung durch die Richtlinie (EU) 2023/2661 auf das TEN-V und nennt als Rechtsgrundlage die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013. Diese wurde mittlerweile durch die Verordnung (EU) 2024/1679 abgelöst.

Die Regelung verpflichtet die zuständigen Stellen, bis zum 31. Oktober 2026 gegenüber dem BMV zu erklären, ob sie von dieser Option Gebrauch machen wollen. Die Mitteilung ist erforderlich, damit Deutschland fristgerecht gegenüber der Europäischen Kommission berichten kann, wie es die Richtlinie vorsieht.

Die Möglichkeit zur Einschränkung der Datenbereitstellung trägt dazu bei, lokale Verwaltungsressourcen zu schonen, ohne die Zielsetzungen der Richtlinie zu gefährden. Sie erlaubt eine flexible Umsetzung, die der tatsächlichen verkehrlichen Bedeutung der Straßen in den jeweiligen Städten im Zentrum des städtischen Knoten Rechnung trägt und stellt sicher, dass die Datenbereitstellungsverpflichtungen nicht zwangsläufig für öffentliche Straßen mit geringer verkehrlicher Bedeutung angewandt werden müssen, wobei die Entscheidungshoheit zu Gunsten einer Ausnahme bei der zuständigen Stelle verbleibt. Gleichzeitig wird durch die Fristsetzung sichergestellt, dass die nationale Berichterstattung gegenüber der Kommission gemäß den Anforderungen des EU-Rechts vollständig und rechtzeitig erfolgen kann

**Absatz 4** setzt Artikel 5 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 um, nach der den Mitgliedstaaten die Option eingeräumt wird, eine Verpflichtung zur Bereitstellung von dynamischen Auslastungsinformationen über den Nationalen Zugangspunkt einzuführen. Dabei sind die Anforderungen der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 einzuhalten. Für die Nutzung dieser Option spricht die Möglichkeit zahlreicher Anwendungsfälle für diese Daten, sei es für die Fahrgastinformation oder als Datengrundlage für die Planung und Steuerung von Verkehren. Zusätzlich zur Pflicht nach Absatz 1 und 2 werden somit Dateninhaber im Bereich straßen- und schienengebundene Linienverkehre zur Bereitstellung von dynamischen Daten zum Auslastungsgrad der Fahrzeuge verpflichtet. Damit sind straßen- und schienengebundene Linienverkehrsdienste sowohl im Personennahverkehr als auch im Personenfernverkehr erfasst. Technische Anforderungen an dynamische Auslastungsdaten im Linienverkehr legt die Nationale Stelle in den Leitlinien nach § 9 Absatz 1 Nummer 3 fest. Dynamische Daten zum Auslastungsgrad der Fahrzeuge, die nach Absatz 3 bereitzustellen sind, müssen auch Daten zur Auslastung von Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderungen und Daten zu Stellflächen für Hilfsmittel umfassen. Es handelt sich dabei um die Pflicht zur Bereitstellung von Daten, die bereits im digital maschinenlesbaren Format vorhanden sind.

Dynamische Auslastungsinformationen sind bereits nach dem Personenbeförderungsgesetz (§ 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 Buchstabe b PBefG) über den Nationalen Zugangspunkt verpflichtend bereitzustellen. Dies betrifft jedoch ausschließlich die Verkehre im Anwendungsbereich des PBefG (§ 1 Absatz 1 Satz 1 PBefG: Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsmobilen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen). Der Schienenpersonenverkehr beispielsweise ist davon nicht betroffen. Mit §

6 Absatz 2 wird die durch die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 eingeräumte Option genutzt und die Pflicht zur Bereitstellung dynamischer Auslastungsinformationen nun auf den Schienenpersonenverkehr ausgeweitet. Die Bereitstellung von dynamischen Daten zum Auslastungsgrad der Fahrzeuge wird für alle straßen- und schienengebundenen Linienverkehre verpflichtend vorgeschrieben. Die Vorschriften des PBefG werden damit entbehrlich und daher aufgehoben.

Das PBefG hat bei der Bereitstellung von Auslastungsinformationen nicht zwischen einzelnen Formen des Gelegenheitsverkehrs unterschieden und alle Gelegenheitsverkehre zur Bereitstellung von Auslastungsinformationen in Echtzeit verpflichtet. Allerdings besitzen die Echtzeit-Auslastungsdaten einen unterschiedlichen Wert für unterschiedliche Anwendungsfälle je nach Verkehrsträger. So sind – anders als im Linienverkehr – die Auslastungsdaten von dynamisch durch Algorithmen gesteuerten gebündelten Bedarfsverkehren (On-Demand-Angebote von Pooling) und vom Linienbedarfsverkehr für Fahrplanauskünfte nicht nutzbar. Aus diesem Grund wird darauf verzichtet, diese Anbieter zur Bereitstellung von dynamischen Auslastungsinformationen zu verpflichten.

Im Ergebnis wird damit im Bereich der Linienverkehre im Vergleich zur bisherigen Regelung im PBefG zusätzlich die Bereitstellung von dynamischen Auslastungsinformationen für den Schienenverkehr vorgeschrieben. Im Bereich des Gelegenheitsverkehrs fällt die Bereitstellungspflicht von Echtzeit-Auslastungsinformationen weg.

Mit dem Absatz wird folglich die unionsrechtlich geregelte Option zur Bereitstellung dynamischer Daten zum Auslastungsgrad verpflichtend. Das Gesetz verpflichtet nicht zur Bereitstellung personenbezogener Daten und führt daher an dieser Stelle keine Ermächtigungsgrundlage zur Verarbeitung personenbezogener Daten ein, sondern verweist auf die zu beachtenden unionsrechtlichen Vorgaben, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 6 und Artikel 5 Absatz 7 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926.

## **Zu § 6 (Art der Datenbereitstellung)**

### **Zu Absatz 1**

Die Regelung in Absatz 1 stellt sicher, dass die Bereitstellung von Daten über den Nationalen Zugangspunkt den Vorgaben der Nationalen Stelle entspricht. Dies gewährleistet, dass die verschiedenen zuständigen Stellen die Daten nach einheitlichen Vorgaben und standardisiert bereitstellen, um die effiziente Nutzung und Integration intelligenter Verkehrssysteme zu unterstützen. Auch Daten, die nicht unter § 5 Nummern 1 und 2 fallen, jedoch in den Delegierten Verordnungen gemäß § 1 Absatz 2 aufgeführt sind, müssen diesen Vorgaben entsprechen, um eine umfassende, standardisierte und konsistente Datenbasis zu schaffen.

### **Zu Absatz 2**

Absatz 2 ermöglicht es Dateninhabern, ihre Daten über einen Datenmittler bereitzustellen. Dies erleichtert die Datenbereitstellung und erhöht die Flexibilität für Dateninhaber. Der Datenmittler ist verpflichtet, die ihm bereitgestellten Daten unverzüglich an den Nationalen Zugangspunkt weiterzuleiten. Die Nationale Stelle wird über den Namen des Dateninhabers und des beauftragten Datenmittlers, den Zeitpunkt der erstmaligen Datenbereitstellung, die betroffenen Datenarten und den geografischen Anwendungsbereich informiert. Diese Transparenz ist notwendig, um die Nachverfolgbarkeit der Datenbereitstellung durch die jeweils zuständige Stelle und die Qualität der bereitgestellten Daten sicherzustellen.

### **Zu Absatz 3**

Absatz 3 regelt, dass sofern Landessysteme, die als Datenmittler fungieren, existieren, die Betreiber dieser Systeme auf die Qualität der ihnen bereitgestellten Daten hinwirken müs-

sen. Dies ist entscheidend, um die Zuverlässigkeit und Genauigkeit der Daten zu gewährleisten. Eine Verwaltungsvereinbarung nach § 9 Absatz 3 legt die näheren Details zur Qualitätssicherung fest, um klare und verbindliche Standards zu schaffen.

### **Zu § 7 (Nationaler Zugangspunkt)**

Das Bundesministerium für Verkehr nimmt weiterhin die Aufgaben des Nationalen Zugangspunktes wahr. Der Nationale Zugangspunkt für Mobilitätsdaten in Deutschland ist die Mobilithek. Diese Plattform wird vom Bundesministerium für Verkehr betrieben und erfüllt die Anforderungen der Richtlinie 2010/40/EU und ihrer delegierten Verordnungen. Sie stellt die notwendigen Informationen, Schnittstellen und Werkzeuge zur Nachnutzung von Daten bereit. Für die Weiterverwendung der Daten können diese über die von der Mobilithek bereitgestellten Schnittstellen direkt beim Datenbereinsteller (Dateninhaber oder Datenmittler) abgerufen werden. Die Mobilithek ermöglicht keine Datenauswertung.

### **Zu § 8 (Datennutzung, Lizenzen)**

#### **Zu Absatz 1**

Damit die Daten, die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellt werden, von Dienstleistern, Start-ups, Forschenden und Behörden für ihre Dienste, für Entwicklung neuer Geschäftsmodelle, für Dateninnovationen und für die Aufgabenerfüllung genutzt werden können, müssen sie leicht zugänglich und einfach nutzbar sein. Bessere Nutzbarkeit der Daten wird auch durch die revidierte Richtlinie 2010/40/EU als notwendig angesehen, um die Verkehrsketten nachhaltiger, sicherer, effizienter und resilienter zu machen.

Ein wichtiger Schritt im Bürokratieabbau ist, die bereitgestellten Daten auch rechtlich einfach verfügbar zu machen. Durch einfache, klare Regelung zur Datenbereitstellung und -nutzung werden Entlastungen in Bezug auf individuelle Verhandlungen, Rechtsprüfungen und mögliche Gerichtsverfahren erzielt. Regeln zu standardisierten Lizenzen statt individuell ausgehandelter Lizenzvereinbarungen und zur Entgeltfreiheit der bereitgestellten Daten können den Aufwand sowohl für Dateninhaber als auch Datennutzer verringern. Bei Behörden auf allen föderalen Ebenen würden diese Entlastungen sowohl in der Rolle als Dateninhaber wie als Datennutzer spürbar werden. Auch die Arbeit der Nationalen Stelle und der Landessysteme würden dadurch vereinfacht werden.

Aus diesen Gründen müssen die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten nach Absatz 1 für Datennutzer kostenlos verfügbar sein. Gerade in der Phase der Entscheidung, ob ein Projekt gestartet oder ein Produkt umgesetzt werden kann, ist der einfache Zugriff auf Daten entscheidend über Fortsetzung oder Abbruch des Vorhabens.

Mehrere einschlägige EU-Rechtsakte schreiben vor oder suggerieren, dass u. a. sicherheitskritische und umfassende Daten zur Verkehrssteuerung kostenlos bereitgestellt werden (vgl. Artikel 3 Buchstabe c der IVS-Richtlinie, Artikel 1 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013, Artikel 5 Absatz 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 sowie Artikel 20 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804). Die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 erlaubt lediglich, Kosten für die Bereitstellung und Verbreitung anzusetzen, nicht aber für die deutlich kostenintensivere Erhebung der Daten. Die Kosten für die Verbreitung – also die erhöhten technischen Kosten für häufige Abrufe durch zahlreiche Datennutzer – können für die Dateninhaber entfallen, indem sie ihre Daten über den Nationalen Zugangspunkt bereitstellen und dieser die Verbreitung der Daten auf eigene Kosten übernimmt. Die gesetzliche Einschränkung der Rechte der Dateninhaber nach der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 ist gerechtfertigt, weil es sich bei den alternativ nach dem EU-Recht zulässigen Zahlungen an die Dateninhaber lediglich um geringe Beträge verbunden mit hohem Verwaltungsaufwand handeln würde. Hinzu kommt, dass Dateninhaber, die Mobilitätsdaten unentgeltlich bereitstellen müssen, Daten von anderen Dateninhabern auch unentgeltlich

aus dem NAP beziehen können und damit eigene Geschäftsmodelle, Plattformen usw. einrichten und verbessern können.

Letztlich trägt die Entgeltfreiheit auch zum Bürokratieabbau bei. Durch eine einfache, klare Regelung zur Datenbereitstellung und -nutzung werden Entlastungen in Bezug auf Verhandlungen, Rechtsprüfungen und mögliche Verfahren erzielt (so auch die Argumentation aus dem Telekommunikations-Netzausbau-Beschleunigungs-Gesetz, vgl. Sonderbericht der Bundesregierung – Bessere Rechtsetzung und Bürokratieabbau in der 20. Legislaturperiode, S. 46, 54).

Den Vorgaben zur Unentgeltlichkeit unterliegen alle Daten im Sinne dieses Gesetzes, d. h. alle Reise-, Verkehrs- und Straßendaten. Im Fahrzeug erzeugte Daten, die nach Artikel 6 Absatz 5 und Artikel 7 Absatz 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 auf Verlangen von Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreibern zur Verfügung gestellt werden müssen, sind keine Daten im Sinne dieses Gesetzes und unterliegen daher nicht dieser Regelung zur Entgeltfreiheit.

### **Zu Absatz 2**

Daten im Sinne dieses Gesetzes dürfen für jeden kommerziellen und nichtkommerziellen Zweck genutzt werden. Diese Regelung ist angelehnt an § 4 Absatz 1 des Datennutzungsgesetzes und soll einfache Datennutzung begünstigen. Die Nutzungsbedingungen sollen für alle Datennutzer, die Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt beziehen, gleich sein.

### **Zu Absatz 3**

Dateninhaber haben die Möglichkeit, Lizenzvereinbarungen für die Datenbereitstellung einzusetzen. Die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 als auch die Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 sehen die Möglichkeit vor, Lizenzvereinbarungen für die Nutzung der bereitzustellenden Daten abzuschließen. Bei einer Lizenzvereinbarung für die Nutzung der Mobilitätsdaten über den Nationalen Zugangspunkt sind die Vorgaben der Rechtsverordnung nach § 14 Absatz 2 Nummer 4 zu beachten, mit denen Standardlizenzen festgelegt werden, um einen möglichst geringen Verwaltungsaufwand zu schaffen. Das Ziel ist dabei die bisher uneinheitliche Praxis mit individuellen Nutzungsvereinbarungen zu vereinheitlichen und die Hürden für die Datennutzung niedrig zu halten.

### **Zu Absatz 4**

Die Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 verpflichtet Diensteanbieter, Daten über Vorschriften und Beschränkungen sowie Daten über den Zustand des Netzes, die in digital maschinenlesbarem Format über den NAP bereitgestellt werden, in ihre Dienste einzubeziehen (Artikel 5 Absatz 4 und Artikel 6 Absatz 4). Nach Artikel 2 Nummer 12 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 ist Diensteanbieter ein öffentlicher oder privater Anbieter von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten, der kein bloßer Übermittler von Daten an Datennutzer ist. Mit dieser Vorschrift werden Diensteanbieter, die z. B. Navigationsdienste anbieten, verpflichtet, Verkehrsmanagementrelevante Daten, die über den NAP bereitgestellt werden, in ihre Dienste einzubeziehen.

Mit diesem Absatz werden die Pflichten der Diensteanbieter konkretisiert – die Einbeziehung der Mobilitätsdaten in ihre Dienste hat unverzüglich und vollständig zu erfolgen.

## **Zu § 9 (Nationale Stelle)**

Die Aufgaben der Nationalen Stelle werden weiterhin von der BASSt wahrgenommen. Neben der bisherigen Aufgabe der Überprüfung der abgegebenen Eigenerklärungen auf Konformität mit den Anforderungen der jeweiligen delegierten Verordnung und der bedarfsweisen Forderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der zur Verfügung gestellten Daten und Informationen werden die Aufgaben der Nationalen Stelle erheblich erweitert.

### **Zu Absatz 1**

In Absatz 1 werden die Aufgaben der Nationalen Stelle aufgelistet. Diese Aufgaben erweitern die Verantwortlichkeiten der Nationalen Stelle erheblich und zielen darauf ab, die Effizienz und Qualität der Datenbereitstellung sowie deren Verwendung als auch die europaweite Interoperabilität der IVS-Dienste, wie durch das europäischen Rahmenrecht vorgegeben, zu verbessern.

### **Zu Nummer 1**

Die Aufgabe der Identifizierung und Ansprache von Dateninhabern und Datennutzern ist notwendig, um eine umfassende Bereitstellung und effiziente Nutzung der bereitgestellten Daten zu gewährleisten. Durch die proaktive Kontaktaufnahme können potenzielle Datenquellen erschlossen, Verpflichtete an die Datenbereitstellung erinnert und die Nutzung der Daten durch verschiedene Akteure gefördert werden.

### **Zu Nummer 2**

Die Beratung der Dateninhaber zur technischen Anbindung an den Nationalen Zugangspunkt und zur Einhaltung der Vorgaben zur Datenbereitstellung ist notwendig, um technische Hürden zu überwinden und die Datenbereitstellung zu erleichtern.

### **Zu Nummer 3**

Die Erstellung und Veröffentlichung von Leitlinien zu Datenstandards, Mindestprofilen und Qualitätsstandards sowie weiteren technischen Standards ist notwendig, um klare und einheitliche Vorgaben für die Datenbereitstellung zu schaffen. Diese Leitlinien dienen als Referenz für Dateninhaber und -nutzer und fördern die Interoperabilität der Daten.

### **Zu Nummer 4**

Die regelmäßige stichprobenartige Überprüfung der Quantität und Qualität der bereitgestellten Daten sowie der Einhaltung der Vorgaben ist notwendig, um die Zuverlässigkeit und Genauigkeit der Daten sicherzustellen. Diese Überprüfungen helfen, Abweichungen frühzeitig zu erkennen und zu korrigieren. Die regelmäßige stichprobenartige Überprüfung der Quantität und der Qualität der bereitgestellten Daten sowie der Einhaltung der Vorgaben für die Datenbereitstellung kann auch automatisiert erfolgen.

### **Zu Nummer 5**

Die Ansprache der Dateninhaber bei festgestellten Abweichungen und rechtswidrigem Verhalten ist notwendig, um die Einhaltung der Vorgaben sicherzustellen und gegebenenfalls Maßnahmen zur Korrektur zu ergreifen.

### **Zu Nummer 6**

Die Abgabe von Eigenerklärungen über eine Online-Plattform ist notwendig, um die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zu dokumentieren und die Transparenz zu erhöhen. Im Übrigen wird das Verfahren dadurch erheblich vereinfacht.

### **Zu Nummer 7**

Die regelmäßige Durchführung von Analysen der Datennutzung und der Einhaltung der Vorgaben durch Datennutzer ist notwendig, um die Effektivität der Datenbereitstellung zu bewerten und gegebenenfalls Anpassungen vorzunehmen.

### **Zu Nummer 8**

Die Ansprache der Datennutzer bei Nichteinhaltung der Pflichten nach diesem Gesetz ist notwendig, um die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben sicherzustellen.

### **Zu Nummer 9**

Die automatisierte Entgegennahme von Hinweisen der Datennutzer zur Qualität und Rechtskonformität der bereitgestellten Daten und deren Weiterleitung an Dateninhaber ist notwendig, um eine schnelle und effiziente Bearbeitung von Hinweisen zu gewährleisten.

### **Zu Nummer 10**

Die Beratung der Datennutzer zum Zugang und zur Nutzung der bereitgestellten Daten ist notwendig, um die Nutzung der Daten zu fördern und technische Hürden zu überwinden.

### **Zu Nummer 11**

Die Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr bei der Berichterstattung gemäß Artikel 17 der Richtlinie 2010/40/EU ist notwendig, um die Einhaltung der Berichtspflichten sicherzustellen und die Fortschritte bei der Umsetzung der Richtlinie zu dokumentieren.

### **Zu Nummer 12**

Die Sicherstellung der einheitlichen europaweiten Interoperabilität und Kontinuität der IVS-Dienste ist von zentraler Bedeutung für die effiziente, sichere und nachhaltige Mobilität innerhalb der Europäischen Union. Nur durch eine enge Zusammenarbeit zwischen den Nationalen Zugangspunkten der Mitgliedstaaten sowie weiteren relevanten Stellen kann gewährleistet werden, dass Verkehrsinformationen grenzüberschreitend konsistent, aktuell und nutzbar bereitgestellt werden.

### **Zu Absatz 2**

Die Möglichkeit, Aufgaben an externe juristische Personen des privaten Rechts zu delegieren, erhöht die Flexibilität der Nationalen Stelle. Dies ermöglicht eine bessere Anpassung an sich ändernde Anforderungen im EU-Recht und an technologische Entwicklungen. Die Übertragung von Aufgaben an externe Stellen entlastet die öffentliche Verwaltung und ermöglicht es ihr, sich auf Kernaufgaben zu konzentrieren.

Die Regelung stellt dabei analog zu § 7 Absatz 3 sicher, dass nur solche juristischen Personen beauftragt werden, die die Gewähr für eine sachgerechte und unparteiische Erfüllung der ihnen übertragenen Aufgaben bieten. Dies gewährleistet eine hohe Qualität der Aufgabenerfüllung.

Die Bekanntgabe der Übertragung der Aufgabenwahrnehmung im Bundesanzeiger und die Aufsicht durch die BASt sorgen für Transparenz und ermöglichen eine effektive Kontrolle der beauftragten Stellen.

### **Zu Absatz 3**

Einzelheiten der Zusammenarbeit zwischen der Nationalen Stelle und den Landessystemen können durch eine Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und den Ländern geregelt werden. Eine klare Regelung der Zusammenarbeit stellt sicher, dass die Aktivitäten der Nationalen Stelle und der Landessysteme gut koordiniert und aufeinander abgestimmt sind. Durch die Zusammenarbeit können Ressourcen effizient genutzt und Doppelarbeit vermieden werden. Dies trägt zur Kosteneffizienz und zur besseren Nutzung vorhandener Kapazitäten bei.

Die Verwaltungsvereinbarung ermöglicht zudem die Festlegung einheitlicher Standards und Verfahren, die für die Bereitstellung und Nutzung von Daten gelten. Dies fördert die Interoperabilität und die Qualität der Daten, schafft Rechtssicherheit für alle beteiligten Akteure und stellt sicher, dass die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden.

### **Zu § 10 (Eigenerklärungen)**

Im Vergleich zum bisher geltenden IVSG gibt es mehrere wesentliche Änderungen und Erweiterungen in den Regelungen zur Abgabe und Prüfung von Eigenerklärungen.

Die neuen Regelungen konkretisieren die Regelungen aus in § 1 Abs. 2 Nr. 2 bis 5 genannten Delegierten Verordnungen zur Abgabe von Erklärungen dahingehend, dass die Eigenerklärungen auf Verlangen der Nationalen Stelle elektronisch abgegeben werden müssen. Auch bei jeder Änderung der in der Eigenerklärung abgegebenen Informationen, müssen diese neu abgegeben werden. Dies stellt sicher, dass die Angaben in der Eigenerklärung kontinuierlich dem aktuellen Stand entsprechen. Der Inhalt der Eigenerklärungen wird nun klarer definiert und basiert auf den in § 1 Absatz 2 Nr. 2 bis 5 benannten Spezifikationen sowie dem Durchführungsbeschluss (EU) 2025/264, um die für die Berichterstattung nach Art. 17 der IVS-Richtlinie benötigten Informationen zu den bereitgestellten Daten zu erheben. Die Nationale Stelle gewährleistet, dass die Eigenerklärungen elektronisch abgegeben werden und stellt ein Muster für die Eigenerklärungen zur Verfügung, um Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit zu fördern. Sie kann dazu auch eine Online-Plattform einrichten.

Die stichprobenartige Prüfung durch die Nationale Stelle umfasst nun spezifische Aspekte wie Erhebung, Zugänglichkeit, Verfügbarkeit, Austausch, Weiterverwendung, Aktualisierung, Format der Daten, Qualitätsmanagement und Inhalt. Dies erhöht die Genauigkeit und Zuverlässigkeit der Prüfungen.

Die Regelung, dass Landessysteme die Eigenerklärungen der angeschlossenen Dateninhaber entgegennehmen, auswerten und die Auswertung an die Nationale Stelle weiterleiten, fördert die Effizienz und Qualitätssicherung. Die regelmäßige Weiterleitung der Auswertungen stellt sicher, dass die Nationale Stelle stets über die bereitgestellten Daten und den aktuellen Stand der Datenqualität informiert ist. Die Betreiber der Landessysteme haben dann zumindest auf die Qualität der Eigenerklärungen hinzuwirken, indem Sie sich bei festgestellten Mängeln an die zuständigen Dateninhaber wenden sollen.

Die Ermächtigung der Nationalen Stelle, weitere Vorgaben hinsichtlich des Inhalts, der Übermittlung und der Struktur der Eigenerklärungen zu machen, ist notwendig, um flexibel auf neue Anforderungen und technologische Entwicklungen reagieren zu können. Diese Regelung ermöglicht es der Nationalen Stelle, die Vorgaben kontinuierlich anzupassen und zu verbessern. Von der Verpflichtung zu Abgabe von Eigenerklärungen sind Fälle des § 1 Absatz 2 Nummer 1 und Nummer 6 ausgenommen weil die Delegierte Verordnung 2013/305 (eCALL-Dienst) keine Regelung zur Datenbereitstellung und folglich auch keine zur Abgabe einer Erklärung zur Datenbereitstellung enthält. Vergleichbares gilt für Artikel 20 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1804 (AFIR-VO). Dieser enthält keine Vorgabe zur Abgabe einer Erklärung, keine Vorgabe zur Erstellung eines Berichtes zur AFIR-Datenbe-

reitstellung. Informationen zur Datenbereitstellung infolge AFIR-VO sind auch nicht Gegenstand der Berichterstattung nach Artikel 17 der IVS-Richtlinie.

### **Zu § 11 (Maßnahmen zur Verbesserung der Datenqualität)**

Ziel der Regelung ist es, ein automatisiertes System zu etablieren, das die Zusammenarbeit zwischen Dateninhabern, Datenmittlern und Datennutzern unterstützt, um die Korrektur fehlerhafter Daten zu erleichtern, damit diese aktualisiert vom Dateninhaber über den Nationalen Zugangspunkt bereit gestellt werden. Um die Datenqualität zu verbessern, wird daher die Nationale Stelle verpflichtet, ein automatisiertes System einzuführen, das folgende Funktionen erfüllt:

1. Eingabe von festgestellten Fehlern, Ungenauigkeiten und Korrekturvorschlägen.
2. Automatisierte Weiterleitung der eingegebenen Informationen an die Dateninhaber: Die gemeldeten Informationen werden automatisch an die zuständigen Dateninhaber auch über etwaige Datenmittler weitergeleitet, die für die Prüfung und Aktualisierung der über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten verantwortlich sind.
3. Aufnahme der Ergebnisse der Prüfung: Die Dateninhaber melden die Ergebnisse ihrer Prüfungen und die vorgenommenen Korrekturen zurück an das System, wodurch eine transparente und nachvollziehbare Dokumentation von der eingegebenen Meldung bis zur Beendigung der Bearbeitung der Meldung gewährleistet wird.

Nach Absatz 3 sind Dateninhaber verpflichtet, die über das System gemeldeten Fehler und Ungenauigkeiten zu überprüfen und gegebenenfalls die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten unverzüglich zu korrigieren. Dies fördert eine kontinuierliche Verbesserung der Datenqualität und stärkt das Vertrauen in die bereitgestellten Informationen sowie in die von den Dateninhabern bereitgestellte Datenqualität.

### **Zu § 12 (Berichtspflichten gegenüber der Europäischen Kommission)**

Die Regelung dient der Umsetzung der in Artikel 17 der Richtlinie 2010/40/EU vorgesehenen Berichtspflichten. Gemäß Artikel 17 war erster Bericht bis zum 21. März 2025 vorzulegen. Danach ist das Bundesministerium für Verkehr verpflichtet, alle drei Jahre jeweils bis zum 21. März einen Fortschrittsbericht zur Umsetzung der Richtlinie sowie der darauf basierenden delegierten Rechtsakte an die Europäische Kommission zu übermitteln.

Die inhaltlichen Anforderungen an diese Berichte ergeben sich aus dem Durchführungsbeschluss (EU) 2025/264 der Kommission vom 11. November 2024 zur Festlegung des Musters einschließlich wesentlicher Leistungsindikatoren für die Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten nach der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 2025/264 vom 10. Februar 2025). Dieser legt die Struktur sowie die wesentlichen Leistungsindikatoren fest, die in den Berichten enthalten sein müssen, um eine einheitliche und vergleichbare Bewertung der Fortschritte bei der Umsetzung der IVS-Richtlinie zu gewährleisten. Zur Erstellung der Berichte sind die erforderlichen Informationen bei den zuständigen Stellen einzuholen. Die Datengrundlage bilden insbesondere Eigenerklärungen, Fachbeiträge und Zuarbeiten der Nationalen Stelle (Absatz 2).

Zur Optimierung des Verwaltungsaufwandes werden die für die Berichterstattung erforderlichen Angaben zu den bereitgestellten Daten, soweit möglich, durch Auswertung der Eigenerklärungen nach § 10 in Bezug auf die geographischen Abdeckungen durch Nutzung einer Erweiterung des Bundesinformationssystem Straße (BISStra) ermittelt.

Zur Förderung von Transparenz und Nachvollziehbarkeit werden die Berichte auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr veröffentlicht (Absatz 3).

### **Zu § 13 (Verarbeitung personenbezogener Daten)**

§ 13 dient der Umsetzung der spezifischen Vorgaben der Richtlinie 2010/40/EU zum Datenschutz. Falls die Verarbeitung personenbezogener Daten (z.B. Metadaten, Fahrzeugdaten) im Zusammenhang mit IVS-Anwendungen und -Diensten erfolgen sollte, muss diese den Unionsvorschriften zum Schutz der Grundrechte und Grundfreiheiten natürlicher Personen entsprechen. Dies umfasst insbesondere die Bestimmungen der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) und der Richtlinie 2002/58/EG über den Datenschutz bei der elektronischen Kommunikation.

Es sollen nur die personenbezogenen Daten verarbeitet werden, die für die jeweilige Anwendung oder den Dienst unbedingt erforderlich sind. Dies soll sicherstellen, dass die Datenverarbeitung auf das notwendige Minimum beschränkt bleibt. Betroffene Personen müssen über die Verarbeitung ihrer Daten informiert werden. Dies umfasst Informationen über den Zweck der Datenverarbeitung, die Rechtsgrundlage, die Empfänger der Daten und die Rechte der betroffenen Personen. Zudem müssen geeignete technische und organisatorische Maßnahmen getroffen werden, um die Sicherheit der verarbeiteten personenbezogenen Daten zu gewährleisten und sie vor unbefugtem Zugriff, Verlust oder Zerstörung zu schützen.

### **Zu § 14 (Verordnungsermächtigungen)**

§ 14 enthält die erforderliche Rechtsverordnungsermächtigung gemäß Artikel 80 Absatz 1 Satz 2 des Grundgesetzes. Sie dient der Umsetzung und Ergänzung der in § 1 Absatz 2 genannten delegierten Rechtsakte der Europäischen Union sowie der Richtlinie 2010/40/EU. Die Vorschrift schafft die Grundlage für die nähere Ausgestaltung technischer, organisatorischer und verfahrensbezogener Anforderungen an die Bereitstellung, Nutzung und Qualität von Daten und Diensten im Rahmen intelligenter Verkehrssysteme.

Absatz 1 benennt das Bundesministerium für Verkehr als zuständige Stelle für den Erlass von Rechtsverordnungen. Die Zustimmung des Bundesrates ist grundsätzlich, abgesehen von den Bestimmungen in Absatz 3 Satz 1, nicht erforderlich, da es sich um technische und organisatorische Regelungen handelt, die keine wesentlichen politischen Entscheidungen oder Eingriffe in die Rechte der Länder enthalten.

Absatz 2 konkretisiert Inhalt und Umfang der Ermächtigung. Die Aufzählung ist nicht abschließend, aber exemplarisch und orientiert sich an den zentralen Regelungsbereichen des Gesetzes.

Nach Absatz 2 Nr. 4 wird das Bundesministerium für Verkehr ermächtigt, mit einer Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrats Standardlizenzen festzulegen, die von Dateninhabern genutzt werden müssen. Bei der Erstellung der Rechtsverordnung ist zu beachten, dass mehrere Standardlizenzen für unterschiedliche Datenkategorien festgelegt werden können. Eine Unterscheidung bei der Festlegung der Standardlizenzen wäre beispielsweise für statische Mobilitätsdaten einerseits und für dynamische Mobilitätsdaten andererseits denkbar. In jedem Fall muss die Rechtsverordnung bei der Festlegung der Standardlizenzen die Anforderungen der einschlägigen unionsrechtlichen Rechtsakte einhalten, insbesondere die öffentliche Zugänglichkeit der Daten sowie möglichst geringe Einschränkungen für die Weiterverwendung. Es soll verhindert werden, dass Lizenzbestimmungen genutzt werden, um die Bereitstellungspflicht zu umgehen. Eine solche Rechtsverordnung muss im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Digitales und Staatsmodernisierung erfolgen.

## **Zu § 15 (Evaluierung)**

Laut Beschluss des St-Ausschusses Bürokratieabbau vom 23.01.2013 sowie vom 30.09.2024 sind alle wesentlichen Regelungsvorhaben zu evaluieren. Als wesentlich gelten danach Regelungsentwürfe, bei denen ein jährlicher Erfüllungsaufwand von mindestens a) 5 Millionen Euro Sachkosten oder 500 000 Stunden Aufwand für Bürgerinnen und Bürger oder b) 5 Millionen Euro für die Wirtschaft oder c) 5 Millionen Euro für die Verwaltung aufgrund der Ex ante- Abschätzung zu erwarten ist<sup>2</sup>.

Die hiesige Evaluierungsvorschrift dient der systematischen Überprüfung der Wirksamkeit und Zielerreichung des Gesetzes über intelligente Verkehrssysteme. Sie stellt sicher, dass die Umsetzung der unionsrechtlichen Vorgaben sowie die Funktionalität der nationalen Dateninfrastruktur regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst werden kann.

Die Evaluierung erfolgt 5 Jahre nach Inkrafttreten. Sie berücksichtigt qualitative und quantitative Indikatoren zur Nutzung, Datenqualität, Interoperabilität und zum Vollzugsaufwand. Die Einbindung der Nationalen Stelle sowie weiterer betroffener Akteure gewährleistet eine praxisnahe und fachlich fundierte Bewertung.

## **Zu Artikel 2 (Änderung des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes)**

Zeitgleich mit dem Inkrafttreten des hiesigen Gesetzes tritt 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, außer Kraft.

## **Zu Artikel 3 und 4 (Folgeänderungen)**

Es müssen Verweise auf das IVSG in anderen Gesetzen und Verordnungen, die sich aufgrund der Neufassung des IVSG ergeben, angepasst werden.

Außerdem müssen die Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes und die Mobilitätsdatenverordnung, die wegen des Inkrafttretens der Fortschreibung der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sowie der Vorgaben des IVSG entbehrlich sind, zum 1. Dezember 2028 aufgehoben werden. Zu diesem Zeitpunkt werden alle Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 in Kraft treten.

## **Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)**

Das Inkrafttreten dieses Gesetzes wird auf den Tag nach der Verkündung bestimmt. Die Revision der Richtlinie 2010/40/EU durch die Richtlinie (EU) 2023/2661 sieht vor, dass die Mitgliedstaaten die neuen Bestimmungen bis spätestens zum 21. Dezember 2025 in das nationale Recht umsetzen müssen.

---

<sup>2</sup> [https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Buerokratiekosten/Methoden/Downloads/Evaluierung.pdf?\\_\\_blob=publication-File](https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Buerokratiekosten/Methoden/Downloads/Evaluierung.pdf?__blob=publication-File) (Zuletzt aufgerufen am 22.01.2025).