

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



DEUTSCHER
LANDKREISTAG



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

22.08.2025

Per E-Mail: ref-stv33@bmv.bund.de

Aktenzeichen
66.10.31 D (DST)
III/810-05-05 (DLT)
730-28 (DStGB)

Referentenentwurf

eines Gesetzes zur Neufassung des Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern

Stellungnahme der Bundesvereinigung der Kommunalen Spitzenverbände

Aktenzeichen des BMV: AZ: StV 33 701020101#00003#0067

Wir danken für die Übersendung des Referentenentwurfes zur Neufassung des Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVSG) per E-Mail vom 11.08.2025.

Das Gesetzesvorhaben ist unmittelbar kommunalrelevant, da Städte, Landkreise und Gemeinden als Dateninhaber von den Anforderungen des Gesetzes maßgeblich betroffen sind. Die kurze Stellungnahmefrist in der Sommerferienzeit erlaubt keine angemessene Beteiligung des Mitgliedsbereichs und wird der Bedeutung des Rechtssetzungsverfahrens nicht gerecht.

Wir unterstützen grundsätzlich das Ziel, flächendeckend und qualitativ hochwertige Mobilitätsdatengrundlagen zu schaffen, um Verkehre und Verkehrsangebote intelligent steuern und nachhaltig gestalten zu können. Insofern sehen wir die Zielsetzungen des Gesetzes grundsätzlich positiv, bewerten eine **Reihe von Regelungen** jedoch **kritisch**, etwa zu der geplanten **Nationalen Stelle** und ihren Aufgaben/Befugnissen, die über eine 1:1-Umsetzung der IVS-Richtlinie hinausgehen und in ihrer Reichweite unklar bleiben (dazu sogleich).

Losgelöst von dem konkreten Gesetzesentwurf weisen wir darauf hin, dass die Bereitstellung von Mobilitätsdaten eine über alle staatlichen Ebenen hinweg **abgestimmte übergreifende Digitalisierungsstrategie von Bund und Ländern** bedarf, die insbesondere auch **Fragen der Finanzierung** klärt. Die Erfahrungen aus der Umsetzung der einzelnen Digitalisierungsprojekte und speziell auch des „Einer-für-Alle“-Prinzips (EfA) zeigen, dass es mit der zentralen Bereitstellung von Schnittstellen oder Software-Anwendungen nicht getan ist. Neben Sachkosten für Software und Schnittstellenintegration ist insbesondere der **erhebliche personelle Aufwand vor Ort** für die

Digitalisierung bestehender Datenbestände und für deren **fortlaufende Qualitätssicherung und Pflege** zu berücksichtigen. Die Zusammenführung von Datenbeständen aus unterschiedlichen Aufgaben- und Zuständigkeitsbereichen innerhalb der Verwaltung als auch gemeindeübergreifend, wenn Daten auf verschiedene, kleinere Gebietskörperschaften verteilt sind, ist eine besondere Herausforderung, gerade für die vielen kleinen und mittleren Kommunen.

Dem Gesetz fehlt im Übrigen eine Klarstellung dazu, ob es nur Daten betrifft, die bereits in einem maschinenlesbaren Format vorliegen. Neue Datenerhebungspflichten für Daten, die nicht digital vorliegen, sollten aus unserer Sicht nicht begründet werden. Dies war im damaligen Entwurf zum Mobilitätsdatengesetz nicht vorgesehen und wurde von uns ausdrücklich begrüßt. Aus der Begründung entsteht der Eindruck, dass neue Bereitstellungspflichten für sicherheitsrelevante Straßenverkehrsinformationen (Frist 31.12.2026) und für neue oder geänderte statische und dynamische Informationen entstehen, die als maschinenlesbare Daten über den Nationalen Zugangspunkt (Mobilithek) bereitzustellen seien (Frist 31.12.2025). Bereits vorhandene Informationen zu diesen Datentypen seien innerhalb von zwei Jahren zu digitalisieren und ebenfalls bereitzustellen. Der Gesetzentwurf selbst enthält diese Verpflichtung nicht. Die Begründung führt nicht aus, in welcher der genannten Rechtstakte die Verpflichtung geregelt sein soll und ob diese einer Umsetzung oder Bestimmungen zur Durchsetzung in Deutschland bedarf. In der Begründung wird weiter ausgeführt, dass die Kommunen betroffen seien, wenn sie als Dateninhaber auftreten. In diesem Fall entstünden Aufwände für die Digitalisierung und maschinenlesbare Aufbereitung vorhandener Informationen.

Im Entwurf für ein Mobilitätsdatengesetz war seinerzeit in § 6 Abs. 4 zudem eine Nutzungspflicht der Daten für Diensteanbieter (u.a. Navigationsdienstleister) vorgesehen. Eine solche Verpflichtung fehlt aus unserer Sicht im nun vorliegenden Entwurf. Wenn u.a. Kommunen verpflichtet werden, Daten weiterzugeben, dann sollten umgekehrt aber z.B. auch private Betreiber von Navigationsdiensten verpflichtet werden, diese Daten zwingend zu nutzen, etwa wenn sie für Routenalternativen bzw. Navigation relevant sind. Wie sich der vorliegende Entwurf zu einem geplanten Mobilitätsdatengesetz verhält, ist uns nicht klar.

Zum Gesetzentwurf

Zentraler Bestandteil zur Umsetzung der Dienste- und Datenbereitstellungsverpflichtungen ist die Einrichtung einer **Koordinierungsstelle**, die neben dem zuvor als "Nationalen Zugangspunkt" "Nationale Stelle" definiert wird (B. Lösung, Artikel 1 § 2 Nr. 12, § 8 IVSG-E).

Die Einrichtung der Koordinierungsstelle ist nicht in der IVS-RL vorgegeben. Es handelt sich insoweit nicht um eine **1:1-Umsetzung der Europäischen Richtlinie**. Art und Umfang der notwendigen Koordination auf Bundesebene werden angezweifelt. Einer Koordination auf Landes- und kommunaler Ebene wird der Vorzug gegeben, um eine harmonisierte Umsetzung und die gleichmäßige Datenqualität über alle Zuständigkeitsbereiche zu sichern.

In der Gesetzesbegründung wird ausgeführt, die Regelungen seien so ausgestaltet, dass bestehende Strukturen genutzt werden könnten (vgl. D Haushaltsausgaben am Ende). Das sehen wir jedoch nicht sichergestellt. Die Systemlandschaft zur Erhebung von Mobilitätsdaten ist in den Kommunen - insbesondere auch in den größeren Kommunen - sehr komplex und individuell nach Zuständigkeitsbereichen gewachsen. Die **Integration bestehender Datenerhebungssysteme** in Anwendungen eines Landes stellt je Kommune ein ggf. aufwandsreiches IT-Projekt dar.

Diese Aufwände sind als Erfüllungsaufwand darzustellen und müssen u.E. durch geeignete **Förderungen** abgefangen werden.

Benannt wird unter E.3 ein **jährlicher Erfüllungsaufwand** in Höhe von ca. 2,5 Mio. Euro für Länder (inkl. Kommunen) sowie ein **einmaliger Erfüllungsaufwand** von ca. 5,4 Mio. Euro für die Länder (inkl.

Kommunen). Der hier genannte Betrag deckt aus unserer Sicht den Aufwand der Kommunen durch Harmonisierung, Änderung von Datenstandards, bürokratische Lasten durch Berichtspflichten, Aufforderungen durch Nationale Stellen etc. nicht ansatzweise ab. Erfasst werden hier nur die „übergeordneten Harmonisierungskosten“ durch zusätzlichen Personal- und Sachmitteleinsatz. Im Falle der Kommunen sind notwendige Investitionen in Hardware zur gebündelten Bereitstellung von Daten nicht enthalten.

Zu Artikel 1 – Neufassung des IVSG

Zu § 1 IVSG-E – Anwendungsbereich

Überschrift und § 1 nennen den Anwendungsbereich. Fußnote 1 nennt zur IVS-Richtlinie 2010/40 EG nur die Veröffentlichungsquelle von 2010. Aus der Ursprungsveröffentlichung und den Delegierten Verordnungen ergibt sich der Anpassungsbedarf zur Neufassung des IVS-Gesetzes hingegen nicht. Es empfiehlt sich daher, auch den Änderungsstand der Richtlinie 2010/40/EU anzugeben (“... - zuletzt geändert durch Richtlinie (EU) 2023/2661 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. November 2023 (ABl. L 2661 vom 30.11.2023, S. 1)”).

Die Begründung nimmt Bezug auf einen “Durchführungsbeschluss” der Kommission, der zu beachten sei. Dieser wird in § 1 Abs. 2 Nr. 6 aber nicht genannt. Er wird demgegenüber am Ende des Gesetzentwurfes nach Artikel 4 (S. 15) unter „Europäische Rechtsakte“ (Ziffer 8) aufgezählt.

Zu § 2 IVSG-E – Begriffsbestimmungen

Zu Nr. 7 Dateninhaber: Es ist unklar, wie die Begriffe “juristische Person, Behörde oder sonstige öffentliche Stelle” auf ein Land oder eine Kommune als Dateninhaber anzuwenden sind. Das spielt u.a. für die Frage eine Rolle, wer als Dateninhaber verpflichtet ist, Eigenerklärungen nach § 9 vorzulegen. Nach unserem Verständnis müsste jeweils (nur) der Rechtsträger einer Behörde verpflichtet werden. Die eigenständige Verpflichtung einer Behörde erscheint nicht nur entbehrlich, sondern sorgt für Unklarheiten und greift in interne Zuständigkeits- und Verantwortlichkeitsregeln ein.

Zu Nr. 9 Datenmittler: Es ist klarzustellen, dass für den ÖPNV Delfi ein solcher Datenmittler ist. Zudem muss klargestellt werden, dass ein “Datenmittler” regelmäßig auch die Aufgabe hat, Datenbestände aus unterschiedlichen Quellen unternehmens- oder rechtsträgerübergreifend zusammenzuführen und – qualitätsgesichert - zu aggregieren und zu integrieren. Zu diesem notwendigen Zwischenschritt der Datenintegration und Qualitätssicherung steht u.E. im Widerspruch, dass Datenmittler die von Dateninhabern erhaltenen Daten nach § 6 Abs. 2 IVSG-E die Daten jeweils “unverzüglich” an die Nationale Stelle weiterleiten müssen.

Zu Nr. 11 / 12: „Nationaler Zugangspunkt“ und „Nationale Stelle“ werden als zwei unabhängige Organisationseinheiten definiert. Der Nationale Zugangspunkt wird vom Bundesministerium für Verkehr (BMV) betrieben, die Aufgabe der “Nationale Stelle” von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wahrgenommen.

Zu Nr. 13: Landessystem für Mobilitätsdaten: Es wird als „kleinste Einheit“ ein Landessystem von Mobilitätsdaten (auch übergreifend von mehreren Ländern) definiert. Übergreifende Systeme von Kommunen und kommunalen Verbänden (z.B. Verkehrsverbänden) spielen indes keine Rolle und bleiben außen vor. Das greift zu kurz und muss sichergestellt werden.

Zu § 7 IVSG-E – Nationaler Zugangspunkt

Bisher bestimmt das zuständige Bundesministerium die Stelle **im Einvernehmen mit den Ländern**. Die Übertragung der Aufgabenwahrnehmung war vom Bundesministerium im Bundesanzeiger bekannt zu geben. Nach dem neuen § 7 Abs. 1 betreibt allein das BMV den Nationalen Zugangspunkt (engl. National Access Point – NAP); das BMV kann mit der Aufgabenwahrnehmung auch eine juristische Person des Privatrechts betrauen (Abs. 3). Dies erscheint verwunderlich, da Straßenzustandsdaten in Teilen als sicherheitsrelevant gelten dürften. Es kann nach Abs. 4 auch andere Stellen mit der Wahrnehmung beauftragen (heute ist die BAST beauftragt).

Zu § 8 IVSG-E – Nationale Stelle

Im Zusammenhang mit der Beschreibung der **Aufgaben der Nationalen Stelle**, die mit 21 Personalstellen ausgestattet werden soll, bleibt **unklar**, welche Befugnisse damit im Einzelnen konkret verbunden sein sollen. § 8 IVSG-E ist selbst noch nicht als Befugnisnorm und Ermächtigungsgrundlage (mit klarer Untergliederung in Tatbestand und Rechtsfolge) ausgestaltet. Die konkreten Befugnisse der Nationalen Stelle sollen offenbar erst im Anschluss auf Grundlage der – ebenfalls sehr unbestimmten und weitreichenden – Verordnungsermächtigung in § 12 IVSG-E im Einzelnen ausgestaltet werden (dazu kritisch unten).

Mit der sehr offenen/vagen Aufgabenbeschreibung setzt § 8 IVSG-E einen unklaren Rahmen für die möglichen, nachfolgend zu schaffenden Befugnisnormen. Es ist unklar, welche Befugnisse etwa in Bezug auf die „Identifizierung“, „Ansprache“ oder „Beratung“ von Dateninhabern (§ 8 Abs. 1 Nr. 1 und 2) und insbesondere auch für die „Ansprache [...] bei festgestellten Abweichungen und rechtswidrigem Verhalten“ (§ 8 Abs. 1 Nr. 5 und nochmals § 8 Abs. 1 Nr. 8) geschaffen werden sollen. Aufgrund der Vorgeschichte, die der vorliegende Gesetzesentwurf in Form der Entwürfe für ein Mobilitätsdatengesetz hat, das u.a. auch Regelungen zur Durchsetzung von Datenbereitstellungspflichten mit Mitteln des Verwaltungszwangs gegenüber Landes- oder Kommunalbehörden vorsah, halten wir es rechtlich für besonders bedenklich, dass die Klärung möglicher Interventionsbefugnisse der Nationale Stelle nun offenbar auf ein unklares Verordnungsgebungsverfahren verlagert werden sollen (siehe unten zu § 12 IVSG-E).

Gleiches gilt auch für die Aufstellung und Veröffentlichung von „Leitlinien“ (zu Datenstandards, Mindestprofilen, Qualitätsstandards und nicht näher bestimmter „weiterer technischer Einzelheiten“ hinsichtlich der Nutzung und Bereitstellung von Daten). Deren Rechtsnatur bleibt nach dem Gesetzesentwurf offen. Der Begriff „Leitlinien“ impliziert eine gewisse inhaltliche Offenheit und Unverbindlichkeit. Gleichzeitig sollen Abweichungen die Nationale Stelle aber offenbar zu Interventionen befugen (mindestens „Ansprache“ und ggf. weitere, nicht näher bestimmte „Maßnahmen zur Korrektur“, vgl. Gesetzesbegründung zu § 8 Abs. 1 Nr. 5, die offenbar erst auf Grundlage der Verordnungsermächtigung in § 12 IVSG-E geschaffen werden sollen).

Die Leitlinien nach § 8 Abs. 1 Nr. 3 müssen rechtzeitig vor der Verpflichtung zur Datenlieferung erstellt und verteilt werden.

Auch die Nationale Stelle kann durch Beleihung an eine Person des Privatrechts übertragen werden (Abs. 2); siehe oben zu Beleihung mit der Wahrnehmung des NAP.

Zu § 9 IVSG-E - Eigenerklärungen

„Eigenerklärungen“ sind eine Neuerung und waren bisher nicht im IVSG benannt. Sie sind auch in den Definitionen der IVS-Richtlinie und im dortigen Text nicht zu finden. Lt. Begründung zum

Gesetzentwurf werde "Der Inhalt der Eigenerklärungen ... nun klarer definiert und basiert auf den in § 1 Absatz 2 benannten Spezifikationen und dem Durchführungsbeschluss. Die Nationale Stelle stellt ein Muster für die Eigenerklärungen zur Verfügung, um Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit zu fördern."

Die Eigenerklärungen müssen erstmalig bis zum 31. Januar 2026 und anschließend bei Änderungen oder auf Verlangen der Nationalen Stelle elektronisch abgegeben werden.

Aus kommunaler Sicht stellen sich insoweit eine Vielzahl von Fragen:

Zu Abs. 1: Verpflichtung der Dateninhaber: Dateninhaber ist im Falle von Daten der Länder, das Bundesland (einschl. der Daten aller Bezirksregierungen), im Falle einer Gemeinde der (Ober-)Bürgermeister, bei Landkreisen der Landrat. Es ist nicht darstellbar, wie bis zum 31.1.2026 ein Bundesland, eine Kommune oder z.B. das BMV selbst als Dateninhaber die erforderliche (gebündelte) Erklärung fristgerecht abgibt. Verpflichtung bei Änderung: Werden andere IVS-Systeme betrieben, werden Daten umgestellt, dann ist eine neue Eigenerklärung abzugeben?

Ferner ist eine Eigenerklärung auf ausdrückliches Verlangen der Nationalen Stelle abzugeben: „Verlangen“ an die Kommunen sind verfassungskonform vom Bund über die Länder an die Kommunen zu adressieren. Der Bund besitzt keine unmittelbaren Weisungsbefugnisse gegenüber der kommunalen Ebene. Jedes Verlangen hat unmittelbaren Einfluss auf den Erfüllungsaufwand.

Zu Abs. 3: Die Nationale Stelle hat den Dateninhabern ein Muster für die Eigenerklärungen zur Verfügung zu stellen. Dieses Muster müsste jetzt bereits vorliegen, wenn fristgemäß Erklärungen erfolgen sollten. Es ist im Übrigen unsere feste Überzeugung, dass dieses Muster vorab mit den betroffenen Dateninhabern diskutiert und abgestimmt werden sollte. Nach Abs. 3 Satz 2 und 3 kann die Nationale Stelle die Dateninhaber bei Nichteinhaltung der Anforderungen zur Nachbesserung auffordern. Der Dateninhaber ist verpflichtet, dieser Aufforderung unverzüglich Folge zu leisten". Diese Form der "Regelung" und "Folgeleistung" können wir uns im Verhältnis "Nationale Stelle" und "öffentliche Behörde" (dem BMV als Dateninhaber, einem Land als Dateninhaber) insbesondere aber im Verhältnis zwischen der Nationalen Stelle und einer Kommune nicht vorstellen. Ein entsprechendes Weisungsverhältnis besteht aufgrund der akzessorischen Zuständigkeit für Daten nicht. Das Verfahren genügt verfassungsrechtlichen Grundsätzen nicht.

Nach Abs. 4 sind die Eigenerklärungen abweichend an das Land abzugeben, wenn die Kommune an ein Landessystem für Mobilität angeschlossen ist. Es gilt eine Frist zum 20. Februar 2026 (statt 31.01.2026). Auch die Einhaltung dieser längeren Frist ist unrealistisch. Durch Zunahme von Landessystemen vermindert sich mittelfristig der Erfüllungsaufwand bei der Nationalen Stelle, da die Landessysteme deren Aufgabe übernehmen.

Nach Abs. 5 wird die Nationale Stelle ermächtigt, Dateninhabern und Datenmittlern ergänzende Vorgaben per Allgemeinverfügung zu machen. Auch hier können wir nicht nachvollziehen, wie eine Stelle des Bundes solche Anforderungen gegenüber Bund, Ländern und Kommunen als Dateninhabern treffen können soll. Auch diese Vorgaben haben unmittelbar weitere Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand.

Im Übrigen halten wir die vorgesehene Handlungsform der Allgemeinverfügung auch im Kontext von § 9 Abs. 5 für ungeeignet. Wie bereits zum Entwurf für ein Mobilitätsdatengesetz ausgeführt, ist die **Allgemeinverfügung** für den Erlass normkonkretisierender untergesetzlicher Regelungen **unstatthaft**. Die Allgemeinverfügung ist kein Regelungsinstrument, das zur abstrakt-generellen Normkonkretisierung geeignet ist. Als Verwaltungsakt ist sie zugleich Vollstreckungstitel. Sie erfordert deshalb einen generell-konkreten Regelungsinhalt. Für differenzierte Wenn-Dann-Regelungen, die nach verschiedenen Fallkonstellationen, Personengruppen und Kontexten etc. unterscheidet,

verbietet sich die Allgemeinverfügung daher; das haben zuletzt mehrere Verwaltungsgerichtsentscheidungen im Zusammenhang mit Corona-Schutzmaßnahmen deutlich gemacht.

Zu § 12 IVSG-E – Verordnungsermächtigungen

Sehr kritisch sehen wir, dass das Bundesministerium für Verkehr nach § 12 Abs. 1 IVSG-E ermächtigt werden soll, durch Rechtsverordnung **ohne Zustimmung des Bundesrats** Vorschriften zu erlassen.

Absatz 2 enthält dabei eine **nicht-abschließende Aufzählung möglicher Verordnungsinhalte** („insbesondere“), die im Einzelnen sehr weitreichend sind und stark in die Zuständigkeiten und **Organisationshoheit der Länder und Kommunen** eingreifen und einen erheblichen weiteren Aufwuchs des **Erfüllungsaufwands** nach sich ziehen können. Dies gilt umso mehr, als die auch die **Aufgaben und Befugnisse der Nationalen Stelle** (vgl. § 12 Abs. 2 Nr. 4 IVSG-E) offenbar erst auf Verordnungsebene ausgestaltet werden sollen.

Die weiteren weitreichenden Regelungsinhalte nach Abs. 2 umfassen dabei neben **verpflichtenden Anforderungen** (u.a. an die Struktur, Inhalte und Formate und die technischen Standards für die Transformation und Bereitstellung von Daten“, Abs. 2 Nr. 1), einzelne **Pflichten** von Dateninhabern, Datenmittlern und -nutzern sowie von zuständigen Stellen (Abs. 2 Nr. 2) als etwa auch die **Ausgestaltung der Landessysteme** für Mobilitätsdaten (Abs. 2 Nr. 3 a.E.).

Nach unserem Dafürhalten ist die Verordnungsermächtigung insoweit **nicht ausreichend nach „Inhalt, Zweck und Ausmaß“ (Artikel 81 Abs. 1 GG) bestimmt**. Hinzu kommt, dass die Verordnungsermächtigung explizit nicht nur der Durchführung, sondern auch der **Ergänzung der Europäischen Rechtsakte** dienen soll, also über eine (1:1) Umsetzung der EU-Richtlinie und der Delegierten Rechtsakte hinausgeht.

Die **Regelung** wirkt dabei **insgesamt inkohärent**, da sich bestimmte Regelungsinhalte, die bereits in Abs. 2 aufgeführt sind, in § 12 Abs. 3 IVSG-E wiederholen, der einen Verordnungserlass nun aber von der Zustimmung des Bundesrats abhängig macht (z.B. für „die **Ausgestaltung und den Betrieb von Landessystemen**“).

Zu Artikel 2 - Außerkräfttreten

Die Vorschrift enthält keine **Überleitungsbestimmung** für Vorgänge, die ggf. nach alter Rechtslage fortzusetzen wäre.

Zu Begründung - zu V. Gesetzgebungskompetenz

Selbst wenn die Gesetzeskompetenz beim Bund liegt, dann liegt die Vollzugskompetenz doch weiterhin bei den zuständigen Behörden. Sie folgt im Falle der Straßen etwa den klassifizierten Straßen nach den Straßen- und Wegegesetzes des Bundes (FStG) und der Länder.

Die **Zuständigkeit für Daten** ergibt sich jeweils **akzessorisch** aus den Zuständigkeitsregelungen für die jeweiligen Sachaufgaben. Die Frage, ob und wie eine Kommune Daten unterschiedlicher Zuständigkeitsbereiche koordiniert, fällt in die **Organisationshoheit der jeweiligen Kommune** und ist Kernbestandteil der **kommunalen Selbstverwaltungsgarantie (Art. 28 Abs. 2 GG)**. Insofern ist aus unserer Sicht nicht nur die Zustimmung des Bundesrates erforderlich, sondern eine einheitliche und koordinierte Umsetzung der Bestimmungen. Dies ist an verschiedenen Stellen durch andere als die vorgeschlagenen Maßnahmen sicherzustellen.

Zu Begründung - zu VI. Gesetzesfolgen

Die Begründung spricht von Umstellungsaufwänden als “unbeabsichtigte(n) Nebenwirkungen”. Diese seien “derzeit nicht ersichtlich, können jedoch im Zuge der technischen Umsetzung insbesondere bei kleineren Dateneinhabern in Form von Umstellungsaufwänden auftreten.”

Diese Einschätzung verwundert. Gerade bei den Kommunen als großen Dateneinhabern wird ein exorbitanter Aufwand erwartet. Der Gesetzentwurf erfasst den Erfüllungsaufwand insoweit unzureichend. Die Verklammerung als “Unbeabsichtigte Nebenwirkung” trägt dem Sinn und Zweck der Gesetzesfolgenabschätzung nicht Rechnung.