

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, zu dem Entwurf des „Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern“ Stellung nehmen zu dürfen. Die OCA – Open Traffic Systems City Association e.V. – ist ein Verband öffentlicher Baulastträger und Betreiber in der Straßenverkehrstechnik mit 44 Mitgliedern aus Deutschland, Österreich, der Schweiz und Luxemburg. Wir vertreten nachhaltig die Belange aller öffentlichen Verwaltungen bei der Entwicklung offener Standards für Lichtsignalanlagen, Verkehrsrechner und Verkehrsleitzentralen. Weitere Informationen hierzu entnehmen Sie bitte unserer Website: www.o-ca-ev.org

Wir begrüßen die Initiative der Bundesregierung die europäischen Richtlinien in nationale Handhabung umzusetzen, was mit dem vorgelegten Gesetz erreicht werden soll.

Die Diskussion in unserem Mitgliederkreis ist stark geprägt von der Anwendung und Handhabung von Schnittstellen zu Mobilitäts-, Verkehrs- und betrieblichen Daten und Informationen verkehrstechnischer Anwendungen in und auf Straßen. Es betrifft unterschiedlichste Einrichtungen verschiedenster Kategorien und Baulastträger.

Die Verfügbarkeit und der Austausch auch intermodaler Mobilitäts- und Verkehrsdaten ist zum Erreichen moderner, sicherer, stadt- und umweltverträglicher, effizienter und klimaneutraler Mobilität Voraussetzung. Unsere Mitglieder tauschen sich hier in den Best Practices der Anwendungen gegenseitig aus und wir beteiligen uns an Standardisierung, Normierung und Diskussion zu praktischen Anwendungen. Der Gesetzentwurf sieht eine weitere Erschließung und Institutionalisierung zur Verwendung von Mobilitäts- und Verkehrsdaten vor, was unsererseits ausdrücklich begrüßt wird.

Die Einrichtung, Betrieb und der kosten- und diskriminierungsfreie Zugang zum Nationalen Zugangspunkt ist substanziell für die weitere Erschließung und Bereitstellung von Daten entsprechend den Vorgaben aus den europäischen Richtlinien. Den jeweiligen Dateneinhabern entstehen jedoch - entgegen der Darstellung in der Erläuterung zum Gesetzesentwurf - erhebliche Kosten in der Erfassung, Pflege und Betrieb durch spezielle Softwareanwendungen bei zugehörigen Systemvoraussetzungen. Hierfür muss die Finanzierung für öffentliche Träger und Baulastträger jeweils sichergestellt sein, um den Verpflichtungen zur Bereitstellung von Daten durch die Baulastträger, Straßenverkehrsbehörden oder Betreiber entsprechen zu können.

Insofern über die bereitgestellten Anwendungen Dienste im Sinne der IVS-Eingrenzung nach dem BSI-Gesetz und der Kritis-Verordnung erfolgen, muss der Nationale Zugangspunkt den zugehörigen Erfordernissen entsprechen. Dateneinhaber und Datenmittler müssen die sich hieraus ergebenden Anforderungen in der Bereitstellung berücksichtigen und ihre zugehörigen Maßnahmen transparent mit der Datenbereitstellung darlegen.

Ausdrücklich begrüßen wir die vorgesehene Einrichtung einer Clearingstelle zum Qualitätsmanagement im Rahmen der Erhebung, Weiterleitung und Nutzung verkehrlicher Daten. Wir verweisen hierbei auf unsere Überlegungen und Darstellung zur Einrichtung einer solchen Clearingstelle am Beispiel der SPAT und MAPEM Daten. Die Empfehlung ist auf Grundlage einer Förderung im Rahmen von mFUND unter Beteiligung maßgeblicher Stakeholder entstanden und dieser Stellungnahme beigelegt.

In dem Gesetz erfolgt die Ermächtigung, weitere Regelungen per Erlasse oder Verordnungen zu regeln. Auch hier ist zu beachten, dass durch Spezifikation in nicht unerheblichen Umfang Erfüllungsaufwände bei Dateninhabern für eine konforme Bereitstellung entstehen können. Jeweilige Verordnungen sollten daher mit uns und den Vertretern des Deutschen Städtetages und des Städte- und Gemeindebundes abgestimmt werden. Unsere Mitglieder engagieren sich in zugehörigen Gremien. Ausdrücklich begrüßen wir die entsprechende Einbindung von Stakeholdern, wie es durch die Mobilthek User Group erfolgt und erwarten eine entsprechende Fortführung offener Diskussionsplattformen.

Im Nachfolgenden wird zu einzelnen Inhalten des Gesetzentwurfes konkret Stellung genommen:

=====

Anmerkungen zu A:

Das Ziel, neue und geänderte Informationen zu bestimmten Datenarten als maschinenlesbare Daten über den nationalen Zugangspunkt (Mobilthek) bereitzustellen, ist aufgrund der Kürze der Zeit nicht umsetzbar. Ebenso ist die Frist von weiteren zwei Jahren für die Digitalisierung des Bestandes ambitioniert und verlangt umgehende, konkrete Maßnahmen, insbesondere die Bereitstellung der dazu notwendigen Mittel.

Anmerkungen zu D:

Die Annahme, dass die Datenbereitstellungsverpflichtungen der Kommunen keine zusätzlichen Sachkosten verursacht, da geeignete Tools von den Ländern bereitgestellt werden können, ist im Allgemeinen so nicht zutreffend. Zunächst einmal ist die Einrichtung einer solchen Infrastruktur unseres Wissens nicht in allen Bundesländern geplant, so dass hier doch erhebliche Sachkosten entstehen können.

Darüber hinaus liegen viele der Daten zwar elektronisch vor, aber tief eingebettet in vernetzten Softwaresystemen, die zielgerichtet auf ihren Verwendungszweck entwickelt wurden. Die von den Delegierten Verordnungen erwarteten Datenstandards können damit in der Regel nicht unterstützt werden, auch nicht durch eine einfache Formatkonversion. Die hier notwendigen Eingriffe müssen gezielt durch die Kommunen selbst durchgeführt werden. Dies betrifft die Anschaffung von Hardware und Software sowie die Erweiterung der Software und Herstellung von Schnittstellen sowie den sicheren Dauerbetrieb und die fortwährende Weiterentwicklung. Eine entsprechende Verfügbarkeit von Mitteln ist sicherzustellen. Letzteres kann natürlich durch die Länder im Rahmen ihrer Initiativen zum Aufbau von Datenplattformen erfolgen. Damit einher geht auch die Erhöhung der Personalkosten zum einen für die funktionale Erweiterung der Systeme und deren Anschluss an bestehende oder noch zu entwickelnde Systeme auf Landes- und Bundesebene, aber auch für den fortlaufenden Betrieb inklusive Entstörung und IT-Sicherheitsvorkehrungen.

Anmerkungen zu E 3:

Da in allen betroffenen Kommunen als Datenquellen die Fähigkeit aufgebaut werden muss, an den im IVSG beschriebenen Prozessen der Sicherung der Datenqualität teilzunehmen, ist der Erfüllungsaufwand mit 5.437.000 € nicht hinreichend abgebildet. Die Herstellung von

Eingabesystemen für die zur permanenten Datenpflege geeigneten Systeme liegt bei weitem höher. Neben den einmaligen Erfüllungsaufwänden ist der permanente Betrieb einschließlich zugehöriger Betrachtung entsprechend KRITIS-V sicherzustellen.

Anmerkungen zu F

Es werden erhebliche Folgekosten bei Städtischen Knoten durch Einrichtung und dauerhaften Betrieb und Versorgung der Eingabesysteme verursacht.

Zu § 2 Pkt. 4

Die zuständigen Stellen sind häufig nicht eindeutig zu identifizieren. Die Bereitstellungsverpflichtung von Informationen des Baulastträgers, der Straßenverkehrs- oder Polizeibehörden als auch privater Betreiber erfordert häufig aufgrund länderspezifischer Regelungen eine dezidierte Zuordnung.

In den Anwenderkreisen der OCA e.V. wird bspw. wiederholt vorgetragen, dass private Anbieter (z.B. private Parkhausbetreiber) von Ihrer zugehörigen Verpflichtung keine Kenntnis haben (oder haben wollen). Hierbei bleibt auch unklar, ob die Verpflichtung bei Gebäude-/Grundstückseigentümern oder beauftragten Dienstleitern übergeht und ab welcher Größe eine Meldepflicht besteht. Insofern hier eine Aufgabe hinsichtlich der Einhaltung der Verpflichtungen an die Städte und Kommunen übertragen wird, sind die zugehörigen Erfüllungsaufwände darzustellen und den Städten zu ersetzen.

Die Deutsche Straßenverkehrsordnung ermächtigt auch den Straßenbaulastträger (STVO §45 Abs. 2) temporär oder dauerhaft Verkehrsbeschränkungen einzuführen. Die Straßenbaulast als auch die Aufgaben der Straßenverkehrsbehörden sind jedoch innerhalb der Städtischen Knoten des TEN-T Road z.T. kleingliedrig und z.T. überlappend zugeordnet. Die Meldeverpflichtung müsste entsprechend herunter gebrochen werden und Zuständigen transparent dargelegt und übertragen werden.

Die Verpflichtung, zeitaktuell verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu melden, steht im Widerspruch zur Flexibilität für bauausführende Firmen, den häufig ein flexibles Ausführungsintervall zugestanden wird. In der Regel ist bei den Straßenverkehrsbehörden kein zeitaktuelles Rückmeldeverfahren zur Einrichtung und Aufhebung von Baustellen vollständig etabliert. Hier ist eine Ergänzung der StVO und nachfolgend der Richtlinie für Sicherung von Arbeitsstellen erforderlich, die auch Bauunternehmen zu dieser zeitaktuellen Meldung verpflichtet. Für alle städtischen Knoten des TEN-T Road ist die Weitergabe durch 24/7 funktionierende Systeme sicherzustellen.

Zu § 2 Pkt. 6

Es ist klarzustellen, dass der Begriff "in spezifizierten Formaten" keineswegs nur einen Formatierungsaspekt beinhaltet. Die in den Delegierten Verordnungen bezeichneten Fachstandards schreiben neben dem Format auch das zu verwendende Datenmodell vor, wobei substantielle Teile dieser Modelle verpflichtend sind. Wenn die liefernden Systeme diese Modellteile nicht bereitstellen können, sind substantielle Softwareanpassungen notwendig.

Zu § 5 Abs. 1

Da die zuständigen Stellen oftmals nicht eindeutig identifiziert sind (s. Ausführungen zu § 2 Pkt. 4) ist den jeweiligen Stellen nicht bekannt, dass und für welche Datenbereitstellungen sie zu sorgen haben.

Die Zuständigkeit in Deutschland verteilt sich auf einzelne Aufgabenträger. Hier werden u.a. zahlreiche Verpflichtungen zur Datenbereitstellungen in einem Stadtgebiet auf andere Zuständigkeiten (z.B. Baulastträger der Bundes- und Landesstraße, Straßenverkehrsbehörden der Kreise, des Landes bzw. des Autobahnbundesamtes) verwiesen. Strukturell ist es daher erforderlich die Bereitstellungspflichten zu konkretisieren. Ohne eine Konkretisierung der Verpflichtungen ist die Bestimmung der Erfüllungsaufwände für einzelnen Datenzulieferungen nicht möglich.

Zu § 5 Abs. 2

Da zumindest neue und geänderte Daten sehr bald bereitgestellt werden müssen, ist eine umgehende Bereitstellung der Spezifikationen für diese Daten unabdingbar. Die Delegierten Verordnungen geben Basis-Standards vor. Wir gehen aber davon aus, dass die konkrete Anwendung, insbesondere die Festlegung geeigneter Datenprofile je Datenart, nicht von jedem verpflichteten Datenanbieter selbst und unkoordiniert durchgeführt werden kann. Der Zeitbedarf für die Ertüchtigung der datenliefernden Systeme kann erst beginnen, wenn die notwendigen Spezifikationen vorliegen, siehe hierzu auch §8 (1) 3.

Zu § 6 Abs. 1

Hinsichtlich des technischen und organisatorischen Erfüllungsaufwandes ist maßgeblich, welche Vorgaben durch die Nationale Stelle hinsichtlich der Datenbereitstellung vorgegeben wird. Insofern ist hier Einvernehmen mit den Spitzenverbänden des Deutschen Städtetages und des Städte- und Gemeindebundes zu erreichen, um die Erfüllungsaufwände in den Städten und Gemeinden zu Konkretisieren und die Finanzierung der Mehraufwände zu regeln.

Zu § 6 Abs. 2

Ein separater Meldeaufwand für bereitzustellende Daten durch Datenmittler erscheint unnötig und kann in den jeweiligen Metadatensatz zu Datenbereitstellung am Nationalen Zugangspunkt (Mobilithek) hinreichend abgebildet werden.

Zu § 8 Abs. 1 Pkt. 1 und § 9 Abs. 4

Die Nationale Stelle oder ein Landessystem für Mobilitätsdaten ist, um einen vollständigen Überblick zur Bereitstellungsverpflichtung auf kommunaler Ebene zu erlangen und ihren Aufgaben der Absprache von säumigen Dateninhabern gerecht zu werden (s. Ausführungen zu § 2 Pkt. 4), entsprechend technisch und organisatorisch auszustatten. Eine Übertragung von diesbezüglichen Aufgaben an Kommunen wäre im Erfüllungsaufwand darzustellen. Aufgrund

fehlender Darstellung ist eine Übertragung solcher Aufgaben an Kommunen explizit auszuschließen.

Zu § 10

Die Einführung eines Qualitätssicherungsverfahrens mit Rückmeldeverfahren an den Datenbereinsteller wird ausdrücklich begrüßt. Die fortlaufenden Tätigkeiten im Rahmen der Verbesserung der Datenqualität erzeugen jedoch substanziellen Personalbedarf. Der Ansatz hierzu in E.3 ist unzureichend.

Die OCA e.V. sieht hier auch ein Erfordernis, dieses auch für Daten kooperativer Systeme, insbesondere SPAT und MAPEM Informationen, zu etablieren. Auf entsprechende Vorschläge im Rahmen des mFund Projektes DiMAP wird verwiesen.

Siehe <https://oca-ev.org/download/3123/?tmstv=1755101409>.

Zu § 12 Abs. 2 Pkt. 3

Zur Förderung von Innovation und schneller Technologieumsetzung soll der Zugang zur Mobilithek weiterhin „frei“ gestaltet sein. Eine Verpflichtung zur ausschließlichen Bereitstellung über Landessysteme ist hierbei auszuschließen, da diesen lokalen Innovationsbemühungen und F+E durch zusätzliche Klärung behindernd erscheinen. Im Falle von Anwendungen im Sinne der KRITIS-V wären dann die Landessysteme zwingend in die Auditierung nach dem B3S einzubeziehen.

Zu § 12

Auf Regelungserfordernisse entsprechend BSI-Gesetz wird hingewiesen.

Der Nationale Zugangspunkt ist Bestandteil von Prozessen der Kritischen Infrastruktur nach dem BSI-Gesetz, der KRITIS-V und zugehöriger Spezifizierungen im B3S. Es ist ausdrücklich darauf hinzuweisen und zu erwähnen, dass die technische und organisatorische Handhabung der Datenbereitstellung durch den Nationalen Zugangspunkt und / oder Landessysteme einem Audit nach dem BSI-Gesetz auf Grundlage des B3S unterworfen werden. Insofern relevante Handlungen in Verkehrsmanagementsystemen angeschlossener Datennutzer darauf aufbauen, haben auch Datenlieferanten oder Datenmittler sich dieser Verpflichtung (spezielle Lieferantenvereinbarungen im Rahmen der ISMS) anzuschließen. Datenmittler und Nationaler Zugangspunkt haben den Datennutzern ihre jeweilige Auditierung bekannt zu geben, damit in den jeweiligen lokalen ISMS auf entsprechende KRITIS-V – konforme Handhabung verwiesen werden kann.

Wir würden grundsätzlich bitten, die Formulierung von §12 noch einmal zu überprüfen. So scheint es widersprüchlich, dass in §12 Abs. 2 Pkt. 3 die „[...]Ausgestaltung [...] der Landessysteme für Mobilitätsdaten,“ in Rechtsverordnungen ohne Zustimmung des Bundesrats möglich sein soll, während §12 Abs. 3 Pkt. 2 dies explizit in Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrats sieht. Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass Rechtsverordnungen mit erheblicher Auswirkung auf und Pflichten für die Länder auch durch die Länder mitbestimmt werden sollen, was für eine Zustimmung des Bundesrats spricht.

Zu Begründung A III

Die OCA hat sich in den ITS Beirat Digitalisierung der Mobilität eingebracht, insbesondere auch in die Arbeitsgruppe zur Umsetzung der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670. Der dort erstellte Bericht enthält sehr wesentliche Aussagen zur Umsetzung dieser Verordnung, die auch auf das IVSG und die anderen, betroffenen Delegierten Verordnungen anzuwenden sind. Wir bitten daher um eine umfassende Berücksichtigung bei der Umsetzung des IVSG.