

Betreff: Frist: 21.08.2025 - Verbändeanhörung zum Entwurf einer Neufassung des Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetzes (IVSG)
Gesendet: 18.08.2025, 15:44:14
Von: [REDACTED]@ludwigshafen.de<[REDACTED]@ludwigshafen.de>
An: [REDACTED]@fgsv.de; Ref-StV33
CC: [REDACTED]@ludwigshafen.de; [REDACTED]@ludwigshafen.de; [REDACTED]@ludwigshafen.de; [REDACTED]@ludwigshafen.de

ACHTUNG: Diese E-Mail stammt von einem externen Absender. Vergewissern Sie sich, dass Absender, Anlage, Verlinkung vertrauenswürdig sind.

Stadtverwaltung Ludwigshafen am Rhein

Dezernat 4
Abteilung Verkehrstechnik 4-145
An
Bundesministerium für Verkehr (BMV)
[REDACTED]

Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Referat StV 33 - Digitalisierung in der Mobilität, Autonomes Fahren, ITS
2025

Ludwigshafen am Rhein, den 18. August

Betreff:

Stellungnahme der Stadt Ludwigshafen am Rhein zur Verbändeanhörung
Entwurf einer Neufassung des Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetzes (IVSG)

Aktenzeichen:

Bearbeiter: [REDACTED]

Durchwahl: [REDACTED]

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Verbändeanhörung zum Entwurf einer Neufassung des Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetzes (IVSG) nimmt die Stadt Ludwigshafen am Rhein wie folgt Stellung.

Die Ausführungen basieren auf einer fachlichen Bewertung durch die Abteilung Verkehrstechnik unter Leitung des Unterzeichners. Ziel ist es, praxisrelevante Änderungs- und Ergänzungsvorschläge zu unterbreiten, um die Wirksamkeit des Gesetzes sicherzustellen und Rechts- sowie Anwendungslücken zu vermeiden.

1. Vorbemerkung

Die Stadt Ludwigshafen am Rhein begrüßt die Zielrichtung des IVSG-Entwurfs, sieht jedoch erheblichen Nachbesserungsbedarf, um die intendierte Verbesserung der Interoperabilität, der Echtzeitfähigkeit und der Nutzerorientierung tatsächlich zu erreichen.

Die aktuelle Fassung weist Lücken und Unschärfen auf, die in der praktischen Umsetzung zu Ineffizienz und eingeschränkter Wirksamkeit führen würden.

2. Einzelanmerkungen mit Paragrafenbezug

2.1 Begrifflichkeit (§ 1 Abs. 1)

Die terminologische Unschärfe zwischen „Verkehrssystem“ (wissenschaftlich: Gesamtheit der Verkehrswege) und dem hier gemeinten „Verkehrsinformationssystem“ birgt die Gefahr von Fehlinterpretationen im Vollzug.

2.2 Fehlen verbindlicher Inhaltsdefinitionen (§§ 4, 9 Abs. 2 und 3)

Ohne gesetzlich normierte Mindestinhalte besteht ein strukturelles Vollzugsdefizit. Verwaltungsgerichte könnten mangels Normenklarheit zu unterschiedlichen Auslegungen gelangen, was bundesweite Uneinheitlichkeit zur Folge hätte.

2.3 Fehlende Verpflichtung zur Datenerhebung und -bereitstellung (§ 5)

Die unzureichende Verpflichtung verstößt mutmaßlich gegen Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie 2010/40/EU, wonach Mitgliedstaaten sicherstellen müssen, dass relevante Daten in harmonisierter Form bereitgestellt werden. Nichtkonformität kann Vertragsverletzungsverfahren der EU nach sich ziehen.

3. Folgerungen für den Betrieb und weitergehende Anforderungen

a) Einheitliche, nutzbare und echtzeitfähige Datenformate

Fehlende Echtzeitfähigkeit kann zu verspäteten oder falschen Warnhinweisen führen, wodurch Verkehrssicherheit und Haftungsfragen (Amtshaftung nach § 839 BGB i.V.m. Art. 34 GG) berührt werden.

b) Strukturierung der Mobilithek

Die derzeitige Überfrachtung ohne Trennung relevanter Inhalte führt zu Ineffizienz, höheren Verarbeitungskosten und möglicher Datenfehlinterpretationen

c) Verpflichtung zur Datennutzung (Ergänzung zu § 12 Abs. 2 S. 2)

Ohne Nutzungspflicht verkommt das System zu einer reinen Datensammelstelle ohne verkehrswirksamen Nutzen für den Datennutzer. Fördermittel könnten zurückgefordert werden, wenn Wirksamkeitsnachweise fehlen.

d) Regionale und überregionale Datenkoordination

Fehlende Koordination zwischen verschiedenen Dateneinhabern kann zu widersprüchlichen Umleitungsstrategien führen, wodurch Stau- und Unfallrisiken steigen.

e) Dienste für kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilität. (§ 4 Abs. 4)

Die Einbindung von (virtuellen) Schildern und Umfahrungshinweisen in die Daten der Mobiltheke zur Komplettierung der Datensätze und Handlungsalternativen bleibt unberücksichtigt.

f) Integration des ÖPNV (§ 4 Abs. 1 und 2)

Das Ausblenden des ÖPNV widerspricht dem EU-Grundsatz der Multimodalität (Art. 3 der Richtlinie 2010/40/EU). Förderprogramme der EU könnten aufgrund fehlender Intermodalitätskomponente versagt werden.

g) Präzisierung der Datengrundlage

Ohne klare Definition der Erhebungsstandards und der Einsatzzwecke können Daten lückenhaft oder unbrauchbar sein.

h) Konkretisierung der §§ 9 Abs. 2 S. 4 und 9 Abs. 3 S. 3

Die Spezifikationen sind unkonkret. Unkonkrete Regelungen sind jedoch potentiell uneinheitlich, angreifbar und könnten im Normenkontrollverfahren (§ 47 VwGO) aufgehoben werden.

i) Inhaltliche Verbesserung der Datenqualität

Mangelhafte Qualität kann zu Schadensfällen führen, die bei Sicherheitsrisiken unmittelbare haftungsrechtliche Relevanz haben. Eine rein organisatorische Qualität reicht hier nicht aus.

j) Berücksichtigung von KI-Technologien

Das Fehlen von KI-Integration bedeutet, dass das Gesetz schon bei Inkrafttreten technologisch überholt ist. Dies widerspricht dem Innovationsauftrag der EU.

k) Erreichbarkeit der Gesetzesziele (Teil A I. Begründung)

Ohne Umsetzung der Punkte a) bis f) besteht ein strukturelles Vollzugsdefizit. Dies könnte als Untauglichkeit des Gesetzes im Sinne der Gesetzesfolgenabschätzung (Teil A VII.6) gewertet werden.

4. Generelle Bewertung

Der Gesetzentwurf fokussiert vorrangig auf den organisatorisch-bürokratischen Rahmen, ohne die inhaltlichen Grundlagen verbindlich zu definieren, die für einen funktionierenden Vollzug zwingend erforderlich sind. Eine inhaltliche Schwerpunktsetzung ist aus kommunaler Sicht unabdingbar.

5. Schlussfolgerung

Die Stadt Ludwigshafen am Rhein fordert die verbindliche Berücksichtigung der genannten Punkte im Gesetzestext. Die Nichtumsetzung dieser Forderungen würde das Risiko bergen, dass das Gesetz in seiner praktischen Anwendung deutlich hinter seinen Zielsetzungen zurückbleibt, wodurch die Effizienz der Verkehrssteuerung und -information bundesweit beeinträchtigt würde was uns im Zuge der bevorstehenden Verkehrssituation in der Metropolregion Rhein Neckar ab Ende 2026 besonders treffen würde.

für die Stadt Ludwigshafen am Rhein

Mit freundlichen Grüßen

Dipl. Ing. (FH) Nachrichtentechnik
Abteilungsleitung Verkehrstechnik

Stadtverwaltung Ludwigshafen
Bereich Tiefbau 4-145
Walzmühlstraße 65
67061 Ludwigshafen am Rhein

Tel: 0621/504-
Mobil: 0152 383
mail: [@ludwigshafen.de](mailto:>@ludwigshafen.de)
Internet: www.ludwigshafen.de

Anfang der weitergeleiteten Nachricht:

Von: [@fgsv.de](mailto:>@fgsv.de)>

Datum: 12. August 2025 um 13:41:33 MESZ

An: