

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Verkehr

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

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 wurde mit der Richtlinie (EU) 2023/2661 vom 22. November 2023 grundlegend überarbeitet. Die wesentlichen Änderungen umfassen:

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 digitaler 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 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 Falschfahren, 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 Straßensperrungen – als maschinenlesbare Daten über den nationalen Zugangspunkt (Mobilithek) bereitzustellen. Bereits vorhandene Informationen zu diesen Datentypen 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 nicht zur Erhebung zusätzlicher Informationen.

B. Lösung

Die Umsetzung der Änderungen der IVS-Richtlinie in nationales Recht erfordert eine grundlegende Überarbeitung des IVSG. Die Umsetzung der Dienste- und Datenbereitstellungspflichten macht die Einrichtung einer Koordinierungsstelle bei der Nationalen Stelle erforderlich, um die harmonisierte Umsetzung durch die verschiedenen Verpflichteten (z. B. Straßenbetreiber, Verkehrsunternehmen, Rundfunkanstalten und Diensteanbieter) sicherzustellen.

Regelungen zur Organisation und Nutzung des Nationalen Zugangspunkts sowie zur Qualitätssicherung und zur Unterstützung der Berichterstattung an die Europäische Kommission sind ebenfalls erforderlich.

Mit dem neuen 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 der Anlagen zur IVS-Richtlinie – auf eine gesetzliche Anpassung weitgehend verzichtet werden. Solche Revisionen sind zeitnah zu erwarten.

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.

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 2.000.000 Euro sowie jährliche Gemeinkosten von 861.792 Euro für den Betrieb der Mobiltheke, die u.a. die Aufgaben des Nationalen Zugangspunktes wahrnimmt. Zudem muss die Mobiltheke 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 3.000.000 Euro sowie Gemeinkosten von 1.172.895 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: 3.000.000 Euro (für Betrieb 2.000.000 € und Anpassung der Software 1.000.000 Euro)
- 2027: 3.000.000 Euro (für Betrieb 2.000.000 € und Anpassung der Software 1.000.000 Euro)
- 2028: 3.000.000 Euro (für Betrieb 2.000.000 € und Anpassung der Software 1.000.000 Euro)
- Ab 2029: 2.000.000 Euro

Der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), werden mit dem IVS-G der Nationalen 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 Abgabe von Eigenerklärungen einschl. Auswertemöglichkeit für die Qualitätssicherung und zur Erstellung von Beiträgen für die Berichterstellung angepasst. Für die Wahrnehmung der Fachaufgaben der Nationale Stelle entstehen jährliche Personalkosten in Höhe von insgesamt 1.665.364 Euro, jährliche Sacheinzelkosten in Höhe von 830.000 Euro sowie jährliche Gemeinkosten in Höhe von 733.637 Euro. Zudem entstehen zusätzlich einmalige Sacheinzelausgaben in der Höhe von 2.500.000 Euro sowie Gemeinkosten von 2.881.200 Euro. Gemäß den Ergebnissen zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands sind für die Wahrnehmung der Fachaufgaben insgesamt 21,12 Planstellen erforderlich (18,12 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 bereits mit Priorität 1 angemeldet), davon 12 hD-Stellen und 3 gD-Stelle)
- ab 2027: Beantragung weiterer 6,12 Planstellen (5 hD-Stellen und 0,12 gD-Stelle)

Sachmittel (ohne Gemeinkosten):

- 2026: 2.330.000 Euro (für Betrieb 830.000 € und neue bzw. Anpassung vorhandener Software 1.500.000 Euro)
- 2027: 1.830.000 Euro (für Betrieb 830.000 € und neue bzw. Anpassung vorhandener Software 1.000.000 Euro)
- Ab 2028: 830.000 Euro

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

Für Die Autobahn des Bundes entstehen keine zusätzlichen Sachkosten, da geeignete Software bereits vorhanden ist. Es entstehen jedoch Personalkosten für die Abgabe von Eigenerklärungen und Datenbereitstellung, die noch konkretisiert werden müssen.

Für die Auftragsverwaltung des Bundes durch die Länder entstehen einmalige Sachkosten in Höhe von 4.800.000 Euro sowie jährliche Sachkosten in Höhe von 720.000 Euro. Zusätzlich sind Gemeinkosten in Höhe von 29,4 % auf Personal- und Sachkosten anzusetzen.

Länder tragen Aufwände für die Integration ihrer Mobilitätsdatenplattformen, die sich auch den Kommunen zur Nutzung bereitstellen, sowie die Qualitätssicherung von Eigenerklärungen. Es entstehen einmalige Sachkosten in Höhe von 4.800.000 Euro sowie jährliche Sachkosten in Höhe von 720.000 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. Gemeinkosten sind ggf. nicht quantifizierbar. Die Regelungen fördern zugleich die digitale Modernisierung und sind so ausgestaltet, dass bestehende Strukturen genutzt werden können.

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 27.490.000 Euro. Es entsteht einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 28.961.000 Euro.

Davon entfallen 27.490.000 Euro auf Bürokratiekosten aus Informationspflichten.

Der laufende Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft unterliegt nicht der „One-in-one-out“-Regel, da es sich um eine 1:1-Umsetzung von EU-Recht handelt.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung erhöht sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 7.535.000 Euro. Davon entfallen 4.990.000 Euro an jährlichen Erfüllungsaufwand auf den Bund und 2.545.000 Euro auf die Länder (inkl. Kommunen).

Der einmalige Erfüllungsaufwand beträgt rund 10.190.000 Euro. Davon entfallen 4.753.000 Euro an einmaligem Erfüllungsaufwand auf den Bund und 5.437.000 Euro auf die Länder (inkl. Kommunen).

F. Weitere Kosten

Keine.

Referentenentwurf des Referates StV 33

Entwurf eines Gesetzes zur Neufassung des Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern¹

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Gesetz über intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern

(Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetz – IVSG)

§ 1

Anwendungsbereich

(1) Dieses Gesetz ist anzuwenden auf intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern.

(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 sowie
5. der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670.

(3) Dieses Gesetz gilt nicht für intelligente Verkehrssysteme, die der öffentlichen Sicherheit oder der Verteidigung dienen.

¹ 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 intelligenten Verkehrssystemen;
3. IVS-Dienst: die Bereitstellung einer IVS-Anwendung innerhalb eines bestimmten organisatorischen, operativen und technischen Rahmens;
4. zuständige Stellen: die juristischen Personen, Behörden oder sonstigen öffentlichen oder privaten Stellen, die nach den Delegierten Verordnungen nach § 1 Absatz 2 Nummer 1 bis 5 für die Bereitstellung von Daten, die Einführung oder den Betrieb von IVS-Anwendungen oder IVS-Diensten in einer bestimmten geographischen Abdeckung zuständig sind;
5. zugrunde liegende Informationen: alle von der Richtlinie 2010/40/EU erfassten Informationen, die für die Generierung der erforderlichen Daten zum Betrieb von IVS nützlich sind;
6. Daten: maschinenlesbare Daten im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme, etwa Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten, sowie die dazugehörigen Metadaten, in spezifizierten Formaten;
7. Dateninhaber: eine natürliche oder juristische Person, Behörde oder sonstige öffentliche oder private Stelle, die nach Unionsrecht oder nationalem Recht verpflichtet ist, Zugang zu den von diesem Gesetz erfassten Daten zu gewähren oder sie weiterzugeben;
8. Datennutzer: eine natürliche oder juristische Person, Behörde oder sonstige öffentliche oder private Stelle, die Zugang zu Daten nach Nummer 6 erlangt;
9. Datenmittler: eine natürliche oder juristische Person oder ein System, etwa ein Landessystem für Mobilitätsdaten, das von einem Dateninhaber beauftragt wird, Daten gemäß Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU bereitzustellen und diese unverzüglich an den Nationalen Zugangspunkt weiterzuleiten, wobei der Datenmittler sowohl technische als auch organisatorische Aufgaben zur Sicherstellung der Datenübermittlung und Transparenz gegenüber der zuständigen Nationalen Stelle übernehmen kann;
10. Spezifikation: die verbindliche Festlegung von Bestimmungen mit Anforderungen, Verfahren oder sonstigen relevanten Regeln 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 Anforderungen aus

den Spezifikationen durch die Dateninhaber bezüglich der Eigenerklärungen und der Bereitstellungsverpflichtungen bewertet;

13. Landessystem für Mobilitätsdaten: eine digitale Schnittstelle eines Landes oder mehrerer Länder, die dem Zweck dient, Mobilitätsdaten verschiedener Dateninhaber zusammenzuführen;
14. Schnittstelle: eine technische Einrichtung zwischen Systemen, die der Verbindung und der Kommunikation zwischen diesen dient;
15. Interoperabilität: die Fähigkeit von Systemen und der ihnen zugrunde liegenden Geschäftsabläufe, Daten auszutauschen und Informationen und Wissen weiterzugeben, um die Kontinuität von IVS-Diensten zu ermöglichen, wofür die Einhaltung gemeinsamer technischer Spezifikationen notwendig ist;
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 ihre jeweiligen räumlichen Bereiche so früh wie möglich und spätestens bis zu den in Anhang IV der Richtlinie 2010/40/EU festgelegten Zeitpunkten eingeführt werden.

§ 4

Vorrangige Bereiche

Intelligente Verkehrssysteme sind vorrangig in folgenden Bereichen einzuführen:

1. Informations- und Mobilitätsdienste;
2. Dienste in den Bereichen Reise-, Transport- und Verkehrsmanagement;
3. Dienste für die Straßenverkehrssicherheit;
4. Dienste für kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilität.

§ 5

Verfügbarkeit von Daten

(1) Die zuständigen Stellen haben zu gewährleisten, dass die zugrunde liegenden Informationen in Daten gemäß der spezifizierten Formate transformiert und über den Nationalen Zugangspunkt nach Maßgabe der Absätze 2 und 3 bereitgestellt werden.

(2) Neue und geänderte zugrunde liegende Informationen zu Datenarten nach Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU sind für die jeweiligen geographische Abdeckung spätestens zu dem in Spalte 3 des Anhangs III der Richtlinie 2010/40/EU bezeichneten Zeitpunkt als Daten über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen.

(3) Bereits vorhandene zugrunde liegende Informationen zu Datenarten nach Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU sind für den jeweiligen geographische Abdeckung spätestens bis dem in Spalte 4 des Anhangs III der Richtlinie 2010/40/EU bezeichneten Zeitpunkt als Daten über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen.

§ 6

Bereitstellung von Daten

(1) Dateninhaber haben für die Bereitstellung von Daten über den Nationalen Zugangspunkt die Vorgaben der Nationalen Stelle gemäß § 8 Absatz 1 Nummer 3 zu beachten. Dies gilt auch für Daten, die nicht unter § 5 Nummer 1 und 2 fallen.

(2) Dateninhaber sind berechtigt, die Daten über einen Datenmittler bereitzustellen. Der Datenmittler hat die ihm bereitgestellten Daten unverzüglich an den Nationalen Zugangspunkt weiterzuleiten und die Nationale Stelle über Folgendes zu informieren:

1. den Namen des Dateninhabers und des Datenmittlers,
2. den Zeitpunkt der erstmaligen Datenbereitstellung durch den Datenmittler,
3. die betroffenen Datenarten nach Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU und
4. die geographische Abdeckung, auf die sich die Daten beziehen.

Die Meldung ist bei Änderungen der Informationen nach Satz 2 zu wiederholen. Näheres dazu legt die Nationale Stelle fest. Absatz 1 gilt entsprechend.

(3) Ist Datenmittler nach Absatz 2 ein Landessystem für Mobilitätsdaten, so hat es die Qualität der bereitgestellten Daten sicherzustellen. Das Nähere regelt die Verwaltungsvereinbarung nach § 8 Absatz 3.

§ 7

Nationaler Zugangspunkt

(1) Das Bundesministerium für Verkehr betreibt den Nationalen Zugangspunkt.

(2) Der Nationale Zugangspunkt ist zuständig für die Entgegennahme und die Ermöglichung des Zugangs zu den Daten nach den Spezifikationen.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr kann juristischen Personen des privaten Rechts durch Beleihung die Befugnis übertragen, Aufgaben 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 bekannt zu machen. Die Beleihene unterliegt der Rechts- und Fachaufsicht des Bundesministeriums für Verkehr. Im Falle der Staatshaftung wegen Ansprüchen Dritter kann der Bund gegenüber einer beliebigen juris-

tischen Person des Privatrechts bei Vorliegen von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit Rückgriff nehmen.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr kann andere Stellen mit der Wahrnehmung der Aufgaben nach Absatz 1 beauftragen.

§ 8

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 über die Vorgaben zur Datenbereitstellung, über die Prozesse der Dokumentation und der Verbesserung der Datenqualität sowie über die Anbindung an den Nationalen Zugangspunkt;
3. Aufstellung und Veröffentlichung von Leitlinien zu Datenstandards, Mindestprofilen, Qualitätsstandards und weiteren technische Einzelheiten hinsichtlich der Bereitstellung und 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 bei festgestellten Abweichungen und rechtswidrigem Verhalten;
6. Sicherstellung der Abgabe von Eigenerklärungen nach § 9 über eine Online-Plattform;
7. regelmäßige Durchführung von Analysen der Datennutzung und der Einhaltung der Vorschriften durch Datennutzer;
8. Ansprache der Datennutzer auf rechtswidriges Verhalten;
9. automatisierte Entgegennahme von Hinweisen der Datennutzer zur Qualität und Rechtskonformität der bereitgestellten Daten und deren Weiterleitung an Dateninhaber;
10. Beratung der Datennutzer zum Zugang 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;
12. Sicherstellung der einheitlichen europaweiten Interoperabilität und Kontinuität der IVS-Dienste und der dafür über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten in Zusammenarbeit mit den Betreibern der Nationalen Zugangspunkte anderer europäischer Staaten sowie weiterer erforderlichen Stellen.

(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 Landessystemen für Mobilitätsdaten regeln das Bundesministerium für Verkehr und die Länder in einer Verwaltungsvereinbarung.

§ 9

Eigenerklärungen

(1) Die Dateninhaber sind verpflichtet, gegenüber der Nationalen Stelle auf elektronischem Wege erstmalig bis zum 31. Januar 2026 eine Eigenerklärung abzugeben. Diese Pflicht gilt anschließend bei jeder Änderung der in der Eigenerklärung mitzuteilenden Angaben nach Absatz 2 oder auf ausdrückliches Verlangen der Nationalen Stelle.

(2) Die Eigenerklärungen enthalten insbesondere Informationen über

1. die Einhaltung der Datenlieferpflichten nach § 5,
2. die nach den Spezifikationen bereitgestellten Datentypen,
3. die nach den Spezifikationen einzuhaltenden Anforderungen und
4. die nach den Spezifikationen mitzuteilenden Informationen.

(3) Die Nationale Stelle hat

1. den Dateninhabern ein Muster für die Eigenerklärungen zur Verfügung zu stellen,
2. nach dem Zufallsprinzip die übermittelten Eigenerklärungen der Dateninhaber auf die Einhaltung der Anforderungen nach Absatz 1 und Absatz 2 zu prüfen,
3. 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 die Dateninhaber zur Nachbesserung auffordern. Der Dateninhaber ist verpflichtet, dieser Aufforderung unverzüglich Folge zu leisten.

(4) Sofern die Dateninhaber an ein Landessystem für Mobilitätsdaten angeschlossen sind, ist das das Landessystem für Mobilitätsdaten für die Entgegennahme der Eigenerklärungen zuständig. Das Landessystem für Mobilitätsdaten hat die entgegengenommenen Eigenerklärungen auszuwerten und die Auswertung an die Nationale Stelle weiterzuleiten, erstmals bis zum Ablauf des 20. Februar 2026 und sodann jährlich zu diesem Stichtag. Ab dem Jahr 2028 hat die Weiterleitung alle drei Jahre jeweils bis zum Ablauf des 20. Februar zu erfolgen. Der Betreiber eines Landessystems für Mobilitätsdaten hat die Qualität der ihm bereitgestellten Eigenerklärungen sicherzustellen. Absatz 3 gilt entsprechend.

(5) Die Nationale Stelle wird ermächtigt, die Absätze 1 und 2 ergänzende Vorgaben gegenüber Dateninhabern und Datenmittlern, soweit diese an der Bereitstellung der Daten nach § 6 beteiligt sind, im Wege der Allgemeinverfügung zum Inhalt, der Übermittlung und der Struktur der Eigenerklärungen zu machen. Die Allgemeinverfügung ist im Verkehrsblatt bekannt zu machen.

§ 10

Verbesserung der Datenqualität

(1) Die Nationale Stelle hat ein automatisiertes System bereitzustellen, das die Dateneinhaber und Datennutzer gemeinsam nutzen, um festgestellte fehlerhafte Daten und Datenungenauigkeiten sowie etwaige Informationen zur Korrektur zu melden.

(2) Das System dient

1. der Eingabe von festgestellten Fehlern, Ungenauigkeiten und Korrekturen,
2. der automatisierten Weiterleitung der eingegebenen Informationen an die Dateneinhaber zur Prüfung und Bereitstellung der aktualisierten Daten sowie
3. der Aufnahme der Ergebnisse der Prüfung von festgestellten Fehlern, Ungenauigkeiten und Korrekturen, die der Dateneinhaber nach Absatz 3 durchgeführt hat.

(3) Dateneinhaber haben die ihnen über das System nach Absatz 1 weitergeleiteten Fehler, Ungenauigkeiten und Korrekturen zu überprüfen und das Ergebnis dieser Prüfung über dasselbe System zu melden. Sind die Beanstandungen zutreffend, haben die Dateneinhaber die bereitgestellten Daten unverzüglich zu korrigieren.

§ 11

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, -Dienste und -Maßnahmen im Hinblick auf die Gewährleistung der Straßenverkehrssicherheit und eines erweiterten Verkehrs-, Mobilitäts- oder 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 handelt, so sind geeignete Vorkehrungen zum Schutz dieser Daten gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 und der Richtlinie 2002/58/EG zu treffen. In solchen Fällen umfasst die Folgenabschätzung gemäß Artikel 6 Absatz 7 der Richtlinie 2010/40/EU eine Analyse der Folgen dieser Verarbeitung für den Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten.

(3) Ist eine Anonymisierung der Daten nach Absatz 1 möglich und können die Zwecke der Datenverarbeitung mit anonymisierten Daten erreicht werden, werden anonymisierte Daten verwendet.

(4) Ist eine Anonymisierung nicht möglich oder können die Zwecke der Datenverarbeitung mit anonymisierten Daten nicht erreicht werden, werden die Daten pseudonymisiert, sofern die Pseudonymisierung möglich ist und die Zwecke der Datenverarbeitung mit der Nutzung pseudonymisierter Daten erreicht werden können.

§ 12

Verordnungsermächtigungen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Vorschriften zu erlassen, die der Durchführung und Ergänzung der in § 1 Absatz 2 genannten Delegierten Rechtsakte der Europäischen Union sowie der Umsetzung der Richtlinie 2010/40/EU dienen.

(2) Die 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 sowie IVS-Diensten,
2. die Pflichten von Dateninhabern, Datenmittlern, Datennutzern und zuständigen Stellen, insbesondere im Hinblick auf Interoperabilität, Datenqualität, Aktualität, Zugänglichkeit und Sicherheit,
3. die Ausgestaltung und den Betrieb des Nationalen Zugangspunkts sowie der Landesysteme für Mobilitätsdaten,
4. die Aufgaben und Befugnisse der Nationalen Stelle einschließlich der technischen und organisatorischen Anforderungen an die Datenprüfung, Qualitätssicherung und Fehlerkorrektur,
5. die Anforderungen an Inhalt, Form, Übermittlung und Prüfung von Eigenerklärungen nach § 9 sowie die Verfahren zur Nachbesserung,
6. die Ausgestaltung und den Betrieb des automatisierten Systems zur Verbesserung der Datenqualität nach § 10, einschließlich der Pflichten der Beteiligten zur Prüfung und Korrektur,
7. die Verfahren zur Registrierung, Zertifizierung oder Zulassung von IVS-Anwendungen und IVS-Diensten und
8. die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch mit anderen zuständigen Stellen auf nationaler und europäischer Ebene,

(3) Die Rechtsverordnung nach Absatz 1 dient dem Zweck, die ordnungsgemäße Umsetzung und Anwendung der unionsrechtlichen Vorgaben sicherzustellen, die Funktionsfähigkeit intelligenter Verkehrssysteme zu gewährleisten sowie den Schutz öffentlicher Interessen, insbesondere der Verkehrssicherheit, der Datenintegrität und der Interoperabilität zu sichern.

1. Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Vorschriften zu erlassen über den Inhalt der über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellenden Daten für geographische Abdeckungen außerhalb der Zuständigkeit des Bundes und
2. die Ausgestaltung und den Betrieb von Landessystemen für Mobilitätsdaten.

§ 13

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 Umsetzung der in § 1 Absatz 2 genannten unionsrechtlichen Vorgaben,
2. der Nutzung und Funktionalität des Nationalen Zugangspunkts,
3. der Datenqualität und Interoperabilität der bereitgestellten Informationen,
4. der Wirksamkeit der Eigenerklärungen und des Systems zur Fehlerkorrektur,
5. dem Aufwand für Dateninhaber, Datennutzer, Länder und Kommunen,
6. etwaigen unbeabsichtigten Nebenwirkungen oder Vollzugsproblemen.

Artikel 2

Änderung des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes

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, wird wie folgt geändert:

„§ 9

Außerkräfttreten

Dieses Gesetz tritt mit Ablauf des 20. Dezember 2025 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 Personenbeförderungsgesetzes 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. In § 3a Absatz 1 wird die Angabe „§ 2 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 „§ 2 Nummer 10 des Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetzes “ ersetzt.
2. In § 3b Absatz 1 und 4 sowie § 3c Absatz 3 Nummer 2 wird jeweils die Angabe „§ 4 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes“ durch die Angabe „§ 4 des Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetzes“ ersetzt.

(3) Das Bundesfernstraßenmautgesetzes 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 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 10 des Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetzes “ ersetzt.

(4) 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:

In § 4 Absatz 2 wird die Angabe „§ 6 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes 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“ durch die Angabe „§ 8 des Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetzes“ ersetzt.

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Satzes 2 am 21. Dezember 2025 in Kraft. Artikel 2 tritt am Tag nach der Verkündung 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 25/04/2022, S. 1).
8. Durchführungsbeschluss der Kommission vom 11.11.2024 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 (Dokument C (2024)7744).

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.

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.

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 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 die Datenverfügbarkeit und 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 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.

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, Dateneinhaber, 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 Dateneinhaber über den Nationalen Zugangspunkt, einschließlich Fristen und technischer Anforderungen (§§ 5–6),
- Regelungen zum Betrieb des Nationalen Zugangspunktes durch das Bundesministerium für Verkehr sowie zur Möglichkeit der Beleihung und Beauftragung Dritter (§ 7),

- Aufgaben der Nationalen Stelle, insbesondere zur Qualitätssicherung, Beratung, Überwachung und Koordination der Datenbereitstellung (§ 8),
- Verpflichtung zur Abgabe von Eigenerklärungen durch Dateninhaber zur Einhaltung der unionsrechtlichen Spezifikationen sowie deren Prüfung durch die Nationale Stelle (§ 9),
- Einführung eines automatisierten Systems zur Verbesserung der Datenqualität, das eine strukturierte Fehlerkorrektur durch Dateninhaber und Datennutzer ermöglicht (§ 10),
- eine umfassende Rechtsverordnungsermächtigung, die es dem Bundesministerium für Verkehr ermöglicht, technische, organisatorische und sanktionsrechtliche Regelungen zur Durchführung des Gesetzes zu erlassen (§ 12).

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 Mobilitätsdatenplattformen, 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 durch das Statistische Bundesamt.

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 74 Absatz 1 Nummer 22 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. Da das IVSG Regelungen enthält, die auch die Verwaltungsaufgaben der Länder betreffen, ist eine Zustimmung des Bundesrats erforderlich, um eine einheitliche und koordinierte Umsetzung der Bestimmungen sicherzustellen.

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 Dateneinhabern in Form von Umstellungsaufwänden auftreten.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch die Einführung einheitlicher Begriffe, klarer Zuständigkeiten und standardisierter Verfahren zur Datenbereitstellung und -prüfung wird die Verwaltungspraxis erheblich vereinfacht. Die zentrale Bereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt reduziert redundante Prozesse und verbessert die Nachvollziehbarkeit. Die Möglichkeit zur elektronischen Eigenklärung und automatisierten Fehlerkorrektur entlastet sowohl Verwaltung als auch Dateneinhaber.

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 Emissionen reduziert, Verkehrsflüsse optimiert und umweltfreundliche Verkehrsträger gestärkt. 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 2.000.000 Euro sowie jährliche Gemeinkosten von 861.792 Euro 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 3.000.000 Euro sowie Gemeinkosten von 1.172.895 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 administrative Betriebes 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: 3.000.000 Euro (für Betrieb 2.000.000 € und Anpassung der Software 1.000.000 Euro)

2027: 3.000.000 Euro (für Betrieb 2.000.000 € und Anpassung der Software 1.000.000 Euro)

2028: 3.000.000 Euro (für Betrieb 2.000.000 € und Anpassung der Software 1.000.000 Euro)

Ab 2029: 2.000.000 Euro

Der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), werden mit dem IVS-G der Nationalen 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 Abgabe von Eigenerklärungen einschl. Auswertemöglichkeit für die Qualitätssicherung und zur Erstellung von Beiträgen für die Berichterstellung angepasst. Für die Wahrnehmung der Fachaufgaben der Nationale Stelle entstehen jährliche Personalkosten in Höhe von insgesamt 1.665.364 Euro, jährliche Sacheinzelkosten in Höhe von 830.000 Euro sowie jährliche Gemeinkosten in Höhe von 733.637 Euro. Zudem entstehen zusätzlich einmalige Sacheinzelausgaben in der Höhe von 2.500.000 Euro sowie Gemeinkosten von 2.881.200 Euro. Gemäß den Ergebnissen zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwands sind für die Wahrnehmung der Fachaufgaben insgesamt 21,12 Planstellen erforderlich (18,12 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 bereits mit Priorität 1 angemeldet), davon 12 hD-Stellen und 3 gD-Stelle)

ab 2027: Beantragung weiterer 6,12 Planstellen (5 hD-Stellen und 0,12 gD-Stelle)

Sachmittel (ohne Gemeinkosten):

2026: 2.330.000 Euro (für Betrieb 830.000 € und neue bzw. Anpassung vorhandener Software 1.500.000 Euro)

2027: 1.830.000 Euro (für Betrieb 830.000 € und neue bzw. Anpassung vorhandener Software 1.000.000 Euro)

Ab 2028: 830.000 Euro

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

Für Die Autobahn des Bundes entstehen keine zusätzlichen Sachkosten, da geeignete Software bereits vorhanden ist. Es entstehen jedoch Personalkosten für die Abgabe von Eigenerklärungen und Datenbereitstellung, die noch konkretisiert werden müssen.

Für die Auftragsverwaltung des Bundes durch die Länder entstehen einmalige Sachkosten in Höhe von 4.800.000 Euro sowie jährliche Sachkosten in Höhe von 720.000 Euro. Zusätzlich sind Gemeinkosten in Höhe von 29,4 % auf Personal- und Sachkosten anzusetzen.

Länder tragen Aufwände für die Integration ihrer Mobilitätsdatenplattformen, die sich auch den Kommunen zur Nutzung bereitstellen, sowie die Qualitätssicherung von Eigenerklärungen. Es entstehen einmalige Sachkosten in Höhe von 4.800.000 Euro sowie jährliche Sachkosten in Höhe von 720.000 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. Gemeinkosten sind ggf. nicht quantifizierbar. Die Regelungen fördern zugleich die digitale Modernisierung und sind so ausgestaltet, dass bestehende Strukturen genutzt werden können.

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)
2.1	Art. 1 IVSG; § 4 i.V.m. § 5 IVSG; Datenerlieferung über den Nationalen Zugangspunkt	Ja	860,24	2.779,2 Euro = (4.320 / 60 * 38,60 Euro/h (WZ: A-S ohne O))	2.391	6.468	3.860 Euro = (6.000 / 60 * 38,60 Euro/h (WZ: A-S ohne O))	24.966
2.2	Art. 1 IVSG; § 9 IVSG; Erbringung von Eigenerklärungen	Ja	860,24	154,4 Euro = (240 / 60 * 38,60 Euro/h (WZ: A-S ohne O))	133	6.468	617,6 Euro = (960 / 60 * 38,60 Euro/h (WZ: A-S ohne O))	3.995

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)
2.3	Art. 1 IVSG; § 10 IVSG; Meldungen zur Verbesserung der Datenqualität	Ja	161.700	154,4 Euro = (240 / 60 * 38,60 Euro/h (WZ: A-S ohne O))	24.966			
Summe (in Tsd. Euro)					27.490			28.961
davon aus Informationspflichten (IP)					27.490			

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

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

Lfd. Nr. 2.1 (Informationspflicht): Datenlieferung über den Nationalen Zugangspunkt; § 4 i.V.m. § 5 IVSG

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. 2.2 (Informationspflicht): Erbringung von Eigenerklärungen; § 9 IVSG

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. 2.3 (Informationspflicht): Meldungen zur Verbesserung der Datenqualität; § 10 IVSG

Bei der Fallzahl würde äquivalent zur Verwaltung derselbe Anteil an Betroffenen aus der Grundgesamtheit angenommen, da angenommen wird, dass sich der Arbeitsablauf nicht von der Verwaltung unterscheidet.

4.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

lfd. Nr.	Artikel Regelungswurf; 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; Dienstbereitstellungspflichtung	Bund	12 Verwaltung	7.748,3 Euro = (960 / 60 * 67,60 Euro/h (100% hD) + 6.666,67 Euro)	93			
3.2	Art. 1 IVSG; § 5 i.V.m. § 6 IVSG; Datenlieferung über den Nationalen Zugangspunkt	Land	95 Verwaltung	10.617,4 Euro = (4.320 / 60 * 42,20 Euro/h (100% gD) + 7.578,95 Euro)	1.009	95 Verwaltung	54.746,3 Euro = (6.000 / 60 * 42,20 Euro/h (100% gD) + 50.526,32 Euro)	5.201
3.3	Art. 1 IVSG; § 8 IVSG; Aufgaben der Nationalen Stelle	Bund	1 BASt	2.325.872 Euro = (1.584.000 / 60 * 63,48 Euro/h (15% gD; 85% hD) + 650.000 Euro)	2.326		750.000 Euro = (0 + 750.000 Euro)	0,0
3.4	Art. 1 IVSG; § 9 IVSG; Erbringung von Eigenklärungen	Land	350 Verwaltung	168,8 Euro = (240 / 60 * 42,20 Euro/h (100% gD))	59	350 Verwaltung	675,2 Euro = (960 / 60 * 42,20 Euro/h (100% gD))	236
3.5	Art. 1 IVSG; § 10 IVSG; Meldungen zur Verbesserung der Datenqualität	Land	8.750 Verwaltung	168,8 Euro = (240 / 60 * 42,20 Euro/h (100% gD))	1.477			
3.6	Art. 1 IVSG; § 10 IVSG; Unterhaltung eines Systems zur Verbesserung	Bund	1 BASt	564.976 Euro = (432.000 / 60 * 64,58 Euro/h (11% gD; 89% hD)	565	1 BMV	1.750.000 Euro = (0 + 1.750.000 Euro)	1.750

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)
	rung der Datenqualität			+100.000 Euro)				
3.7	Art. 1 IVSG; § 7 IVSG; Unterhaltung des nationalen Zugangspunktes	Bund	1 BMV	2.006.485,3 Euro = (6.400 / 60 * 60,80 Euro/h (25% gD; 75% hD) +2.000.000 Euro)	2.006	1 BMV	3.003.242,7 Euro = (3.200 / 60 * 60,80 Euro/h (25% gD; 75% hD) +3.000.000 Euro)	3.003
Summe (in Tsd. Euro)					7.535			10.190
davon auf Bundesebene					4.990			4.753
davon auf Landesebene (inklusive Kommunen)					2.545			5.437

*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. 3.2: Datenlieferung über den Nationalen Zugangspunkt; § 5 i.V.m. § 6 IVSG

Die Sachkosten entstehen durch Kosten für notwendige Hard- und Software.

Lfd. Nr. 3.3: Aufgaben der Nationalen Stelle; § 8 IVSG

Die Sachkosten entstehen für zwingend notwendige Dienstleistungen zur externen Unterstützung.

Lfd. Nr. 3.5: Meldungen zur Verbesserung der Datenqualität; § 10 IVSG

Die Anzahl der verpflichteten Dateninhaber entspricht der der Vorgabe 3.4. Es gilt die Annahme, dass diese tätigen 25 Meldungen pro Jahr tätigen.

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.

. 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 auf-grund der Ex ante- Abschätzung zu erwarten ist. Diese Grenzen werden durch den hiesigen Gesetzesentwurf überschritten.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Gesetz über intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern)

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.

Der Durchführungsbeschluss der Kommission vom 11. November 2024 (Dokument C (2024)7744) ist ebenfalls zu beachten (vgl. Absatz 2 Nummer 6). Denn gemäß Artikel 17 der Richtlinie 2010/40/EU müssen die Mitgliedstaaten der Kommission bis zum 21. März 2025 und danach alle 3 Jahre einen Bericht über die Durchführung der Richtlinie und der delegierten Rechtsakte vorlegen. Der Beschluss definiert dabei die Struktur und die erforderlichen Leistungsindikatoren, die in diesen Berichten enthalten sein müssen, um eine einheitliche und vergleichbare Bewertung der Fortschritte bei der Umsetzung der IVS-Richtlinie zu gewährleisten. Der Durchführungsbeschluss ist verfügbar unter [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=PI_COM:C\(2024\)7744&qid=1735901134879](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=PI_COM:C(2024)7744&qid=1735901134879) .

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 legt die vorrangigen Bereiche der Einführung von Intelligenten Verkehrssystemen fest. Diese sind in der Richtlinie 2010/40/EU selbst wie folgt beschrieben:

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.

In diesen vorrangigen Bereichen sollen die Effizienz, Sicherheit und Nachhaltigkeit des Straßenverkehrs verbessert und eine einheitliche Umsetzung in der gesamten EU gewährleistet werden.

Zu § 5 (Verfügbarkeit von Daten)

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.

Die Pflichten zur Bereitstellung von Informationen nach Nummer 1 und Nummer 2 betrifft 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.

Zu Nummer 1

Die Regelung in Nummer 1 stellt 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.

Zu Nummer 2

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 Nummer 2 spätestens bis zu den in Spalte 4 des Anhangs III festgelegten Fristen über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen.

Zu § 6 (Bereitstellung von Daten)

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 für Mobilitätsdaten, die als Datenmittler fungieren, existieren, die Betreiber dieser Systeme die Qualität der ihnen bereitgestellten Daten sicherstellen müssen. Dies ist entscheidend, um die Zuverlässigkeit und Genauigkeit der Daten zu gewährleisten. Eine Verwaltungsvereinbarung nach § 8 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.

Zu § 8 (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 europäische 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 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. 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 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 Vorschriften durch Datennutzer ist notwendig, um die Effektivität der Datenbereitstellung zu bewerten und gegebenenfalls Anpassungen vorzunehmen.

Zu Nummer 8

Die Ansprache der Datennutzer bei festgestelltem rechtswidrigem Verhalten ist notwendig, um die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben sicherzustellen und Missbrauch zu verhindern.

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 Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr beim Betrieb des Nationalen Zugangspunktes ist notwendig, um den reibungslosen Betrieb und die kontinuierliche Weiterentwicklung des Zugangspunktes sicherzustellen. Dies beinhaltet auch die Erarbeitung und Fortschreibung von Spezifikationen, Normen und Qualitätsanforderungen sowie für die Architektur und den operativen Betrieb des Nationalen Zugangspunktes. Die kontinuierliche Entwicklung von Spezifikationen, Normen und Qualitätsanforderungen ist entscheidend für einen zuverlässigen und interoperablen Betrieb des Nationalen Zugangspunktes. Nur durch klare technische Vorgaben und eine zukunftsfähige Architektur kann dieser dauerhaft effizient betrieben und an neue Anforderungen angepasst werden.

Zu Nummer 13

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 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 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 für Mobilitätsdaten 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 für Mobilitätsdaten 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 § 9 (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 spezifizieren, dass die Eigenerklärungen erstmalig bis zum 31. Januar 2026 und anschließend bei Änderungen oder auf Verlangen der Nationalen Stelle elektronisch abgegeben werden müssen. 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 benannten Spezifikationen und dem Durchführungsbeschluss. Die Nationale Stelle stellt ein Muster für die Eigenerklärungen zur Verfügung, um Einheitlichkeit und Vergleichbarkeit zu fördern.

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 für Mobilitätsdaten die Eigenerklärungen der angeschlossenen Dateninhaber entgegennehmen, auswerten und an die Nationale Stelle weiterleiten, fördert die Effizienz und Qualitätssicherung. Die regelmäßige Weiterleitung der Auswertungen stellt sicher, dass die Nationale Stelle stets über den aktuellen Stand der Datenqualität informiert ist. Die Verantwortung der Betreiber der Landessysteme für die Qualität der Eigenerklärungen und die Prüfung nach Absatz 3 trägt zur Zuverlässigkeit der Daten bei.

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.

Zu § 10 (Verbesserung der Datenqualität)

Ziel der Regelung ist es, ein automatisiertes System zu etablieren, das die Zusammenarbeit zwischen Dateninhabern und Datennutzern verbessert und die Korrektur fehlerhafter Daten erleichtert. Damit können die Daten 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 Korrekturen: Datennutzer können direkt im System festgestellte Fehler und Ungenauigkeiten melden sowie Vorschläge zur Korrektur einreichen.
2. Automatisierte Weiterleitung der eingegebenen Informationen an die Dateninhaber: Die gemeldeten Informationen werden automatisch an die zuständigen Dateninhaber 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 § 11 (Verarbeitung personenbezogener Daten)

§ 11 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 § 12 (Verordnungsermächtigungen)

§ 12 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 der Rechtsverordnung. Die Zustimmung des Bundesrates ist grundsätzlich, abgesehen von den Bestimmungen in Absatz 4, 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.**Zu § 13 (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 ist².

Die hiesige Evaluierungsvorschrift dient der systematischen Überprüfung der Wirksamkeit und Zielerreichung des Gesetzes über intelligente Verkehrssysteme. Sie stellt sicher, dass

² https://www.destatis.de/DE/Themen/Staat/Buerokratiekosten/Methoden/Downloads/Evaluierung.pdf?__blob=publication-File (Zuletzt aufgerufen am 22.01.2025).

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 (Folgeänderungen)

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

Zu Artikel 3 (Außerkräfttreten)

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 4 (Inkrafttreten)

Das Inkrafttreten dieses Gesetzes wird auf den 21.12.2025 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.