

# Stellungnahme

August 2025

## Novelle des Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetzes

### Zusammenfassung

Wir begrüßen, dass der Bund mit der Neufassung des Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern die fristgerechte Umsetzung der 2010/40/EU und ihrer Delegierten Verordnungen anstrebt. Die geplanten Regelungen zur Nationalen Stelle sowie zum System zur Verbesserung der Datenqualität sind grundsätzlich zu begrüßen.

Die pauschale Verpflichtung zur Eigenerklärung zusätzlich zur tatsächlichen Übermittlung der geforderten Daten ist aus unserer Sicht mit Blick auf den von der Bundesregierung prioritär angestrebten Bürokratierückbau nicht nachvollziehbar und daher abzulehnen. Zudem muss das novellierte IVSG Klarheit darüber schaffen, dass keine zusätzlichen Datenbereitstellungs- und Erhebungspflichten eingeführt werden. Bei der Ausgestaltung der Verordnungsermächtigungen muss die Verhältnismäßigkeit gewahrt bleiben.

### Anmerkungen im Einzelnen

#### Klarheit über Bereitstellungs- und Erhebungspflichten und angemessene Verordnungsermächtigung schaffen

Der Gesetzentwurf verweist an zahlreichen Stellen auf Regelungen der IVS-Richtlinie 2010/40/EU und ihrer Delegierten Verordnungen, was im Sinne einer schlanken Umsetzung der Richtlinie zu begrüßen ist, aber zugleich teilweise zu Unklarheit über mögliche Bereitstellungs- und Erhebungspflichten führt, die über das europäische Mindestmaß hinausgehen. In diesem Sinne sollte §2 Nr. 6 IVSG-E dahingehend klargestellt werden, dass es sich um Daten handelt, die bereits in maschinenlesbarem Format vorliegen. Außerdem sollte das Gesetz klarstellen, dass keine zusätzlichen Pflichten zur Datenerhebung und -bereitstellung über die Vorgaben der in §1 Abs. 2 genannten Rechtsnormen hinaus eingeführt werden.

Weiterhin sieht der Entwurf in §12 IVSG-E weitreichende Verordnungsermächtigungen vor, die insbesondere gem. §12 Abs.1 IVSG-E ohne Zustimmung des Bundesrates erlassen werden können. Die Ermächtigungen umfassen u.a. die Pflichten von Dateninhabern, Datenmittlern und Datennutzern in Bezug auf Datenqualität und Zugänglichkeit. Solch weitreichende Regelungen dürfen nicht in Form einer einfachen Rechtsverordnung getroffen werden, sondern müssen im Rahmen eines Gesetzgebungsverfahrens geregelt werden.

## Gold-Plating bei Eigenerklärungen verhindern

Der Entwurf sieht erstmals eine pauschale Verpflichtung zur Eigenerklärung für alle Dateninhaber vor, die in den Anwendungsbereich der IVS-Richtlinie sowie ihrer Delegierten Verordnungen fallen. Bislang existiert diese Verpflichtung nur unter der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 (SRTI) und der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 (Stellplatz-Informationendienste). Im Falle der Delegierten Verordnungen Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 (MMTIS) und Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 (RTTI) kann eine Eigenerklärung lediglich im Einzelfall zu Kontrollzwecken eingefordert werden, muss aber nicht pauschal erfolgen.

Im Koalitionsvertrag hat sich die Bundesregierung explizit zum Ziel gesetzt, dass »die von der EU-Ebene ausgehende Bürokratie umfassend und wirkungsorientiert zurückgebaut wird«<sup>1</sup>. Mit der pauschalen Erweiterung der Eigenerklärung passiert genau das Gegenteil: Es entstehen nicht notwendige, zusätzliche bürokratische Belastungen für Vielzahl von Mobilitätsanbietern, Verkehrsunternehmen und Dienstleistern.

Das Argument, die Eigenerklärung sei für die europarechtlich vorgegebenen Berichtspflichten der Mitgliedstaaten erforderlich, überzeugt nicht. Die Einhaltung der Bereitstellungspflichten kann schließlich ganz einfach über die Prüfung der über den Nationalen Zugangspunkt gelieferten Daten erfolgen, ohne dass es zusätzlich eines förmlichen Berichts durch die Dateninhaber bedarf. Soweit der Nationale Zugangspunkt noch nicht über eine entsprechende Möglichkeit zum automatisierten Reporting verfügt, ist diese Funktion technisch nachzurüsten.

## Kohärente und effiziente Bund-Länder Zusammenarbeit

Erfreulich ist, dass das Gesetz potenziell Doppelstrukturen in der Mobilitätsdateninfrastruktur zwischen Bund und Ländern abbaut, indem gemäß §6 (2) IVSG-E die bereitzustellenden Daten auch an ein Landessystem gemeldet werden können, das diese dann an den Nationalen Zugangspunkt (NAP) übermittelt. Hierzu sollte ergänzend klargestellt werden, dass weitere Pflichten zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten gegenüber öffentlichen Stellen entfallen, wenn diese Daten bereits über ein Landessystem oder den NAP geteilt wurden. Die anfordernde Stelle (z.B. Kommunen, Landes- oder Bundesbehörden) sollten verpflichtet werden, die über die Landesstelle oder den NAP verfügbaren Daten zu nutzen.

<sup>1</sup> Verantwortung für Deutschland: Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD - 21. Legislaturperiode, S. 62 | [Link](#)

## Sinnvolle Prozesse zur Qualitätsverbesserung schaffen

Die grundsätzliche Erwägung, ein System zur Verbesserung der Datenqualität zu etablieren, ist zu begrüßen. Zugleich legt die Formulierung von §10 IVSG-E nahe, dass hierfür ein separates System, neben dem bestehenden NAP, eingerichtet werden soll. Im Sinne eines effizienten und nutzerfreundlichen Prozesses sollte das Verfahren – verbunden mit einer Nutzerregistrierung – in die Systeme des NAP integriert werden, um die Schaffung einer zusätzlichen Plattform zu vermeiden. Zudem sollten die Standards jedoch unbedingt den spezifischen Funktionsweisen und Anforderungen der verschiedenen Verkehrsträger Rechnung tragen.

Die Nationale Stelle sollte, unter enger Beteiligung der Branche, konkrete Leitlinien für angemessene Qualitätsverbesserungsverfahren aufstellen, um den Prozess einheitlich und vergleichbar zu gestalten.

Um Fälle zu vermeiden, bei denen es sich nicht um Fehler an sich handelt, sondern um einen unterschiedlichen Umgang mit bestimmten Daten oder Schnittstellen und ein Fehler im Sinne der Datenqualität nicht festgestellt wurde, müssen Dateninhaber die Möglichkeit haben, ungerechtfertigte Ansprüche und die intensive Bindung von Ressourcen zu vermeiden. Die beschriebene Verankerung im Gesetz könnte unter Umständen eine Vielzahl von kleinen und großen Akteuren auf den Plan rufen, ihre bisherigen proprietären »Ideen« als Fehler zu deklarieren und die Umsetzung zu erzwingen. Dies würde auf Seiten der betroffenen Unternehmen Aufwand für die Bearbeitung der Meldungen, für Analysen und für Anpassungen der Systeme bedeuten. Für alle Punkte, bei denen nicht die Qualität der Mangel ist, muss dies abgelehnt werden können. Zwingende Voraussetzung hierfür wäre jedoch eine Rückverfolgbarkeit und somit eine Registrierung. Letztere wäre im Übrigen auch essenziell, um zu verhindern, dass möglicherweise beliebige Personen, Bots und ähnliches mit automatisierten Anfragen und Korrekturvorschlägen über den NAP die Systeme weitgehend lahmlegen.

## Nationalen Zugangspunkt effektiv aufstellen

Mit der erwartbar steigenden Datenmenge, die über die Mobilithek bereitzustellen ist, muss das Bundesministerium für Verkehr als Betreiber des NAP sicherstellen, dass dieser technisch skalierbar ausgelegt ist und die entstehenden Latenzzeiten den Anforderungen der Anwendungsfälle entsprechen.

Eine unkomplizierte verpflichtende Registrierung sollte eine Mindestvoraussetzung für den Datenabruf bzw. für eine automatisierte Datenzustellung sein. Generell sollte unterschieden werden zwischen Datennutzern als Endnutzer und Datennutzern als institutionelle Nutzer (oder ITS-Aktoren). Datenendnutzer sollen immer über institutionelle Nutzer (kommerzielle und nichtkommerzielle Akteure oder Anbieter) bedient werden. Institutionelle Nutzer sollen sich bei der Datenbereitstellungsinfrastruktur bzw. der Datenzustellungsinfrastruktur digital registrieren und bei Zugriffen authentifizieren müssen.

Im Straßenverkehr sind dies z.B. insbesondere zeitlich und örtlich veränderliche Größen und Ereignisse wie Personen auf der Fahrbahn, Falschfahrer, Lage und Länge eines Staus oder Geschwindigkeitsbegrenzungen eines Wechselverkehrszeichens (WVZ). Sie

müssen als dynamische Daten in Echtzeit (RTTI) den jeweils betroffenen »Nutzern« zur Verfügung gestellt werden. Insbesondere so genannte sicherheitsrelevante Daten (SRTI) müssen hier in Bruchteilen von Sekunden beim Verkehrsteilnehmer verfügbar sein (Projekte wie NordicWay 1-3 dienen als Vorbild). Wenn jedoch ein NAP in Form einer Datenbank oder eines zentralen Webservers vorgesehen ist und »Nutzer« in Form von vernetzten PKW, Bussen oder LKW den Server mehrmals pro Sekunde nach RTTI- oder SRTI-Daten fragen sollen (z.B. »Ist eine Person auf der Straße?«, »Hat sich die Geschwindigkeitsbegrenzung eines bestimmten WVZ in den letzten fünf Sekunden geändert?«), dann ist bei mehreren hunderttausend Verkehrsteilnehmern in einer Stadtregion mit einer Überlastung der IT-Infrastruktur zu rechnen.

Dies gilt insbesondere für Echtzeit- und Verkehrssicherheitsdaten (z.B. zur Umsetzung von RTTI und SRTI). Für diese Art von Datenverbreitung muss eine geographisch und länderübergreifende Weiterleitungsinfrastruktur eingesetzt werden, wie sie bereits in einigen Projekten erfolgreich erprobt wurde. Bei annähernd 50.000 Fahrten im Öffentlichen Schienenpersonenverkehr und über 800.000 Fahrten im gesamten Öffentlichen Linienverkehr stellt die Bereitstellung von dynamischen Daten für den NAP zur Weiterverteilung ohne Rückgriff auf die Infrastruktur der Datengebenen eine erhebliche technische Herausforderung dar, die der NAP technisch bewerkstelligen muss. Hier ist mit über zehntausend Aktualisierungen pro Minute und entsprechenden Abrufzahlen durch Datennehmende zu rechnen.

## Daten zur Verkehrsinfrastruktur hinreichend beschreiben

Daten der Verkehrsinfrastruktur, sowohl statische wie auch dynamische Daten, sind in den Anlagen der relevanten Delegierten Verordnungen nur unzureichend beschrieben. So fehlen etwa Arten von Beschilderungen z.B. bei Parkzonen, die Topologie von Straße, Rad- und Fußwegen, inkl. Bordsteinen, Fahrbahnmarkierungen, etc. oder dynamische Daten wie die von Ampeln oder Wechselverkehrszeichen. Hier sollte die Nationale Stelle Konkretisierungen liefern und mit den Nutzergruppen der Verkehrsinfrastruktur erarbeiten, welche Daten einen wesentlichen Nutzen für die Verkehrsteilnehmer darstellen.

## Eine effektive Nationale Stelle statt bürokratischer Strukturen

Die Schaffung der Nationalen Stelle ist grundsätzlich begrüßenswert. Diese Institutionen können bei Problemen hinsichtlich der Datenverfügbarkeit eingreifen. Einen kontinuierlichen Dialog sowohl über technische und fachliche Fragen für die Bereitstellung von Mobilitätsdaten über den NAP aufrecht zu halten (Community Management) ist begrüßenswert, denn er bietet Möglichkeiten zur praxisnahen Gestaltung der Leitlinien und verbessert das Verständnis und stärkt den Austausch und die Innovationskraft innerhalb der Branche. Es ist allerdings nicht klar, anhand welcher Prozesse und Bestimmungen Konfliktsituationen, z.B. bei Fragen der Datenqualität gelöst werden sollen. Angesichts der kurzen Frist zur Bereitstellung erster Daten gem. Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU bzw. einiger Delegierter Verordnungen muss die Nationale Stelle hier sehr zeitnah Klarheit über die gültigen Datenstandards schaffen.

Die Verwaltungsvereinbarung mit den Ländern ist so auszugestalten, dass eine wirksame bundesweite Koordination möglich ist und dass landesspezifische Regelungen mit entsprechender Fragmentierungswirkung vermieden werden. Mit

Blick auf das Thema Bürokratieabbau sollte beim Aufbau der neuen Rolle der Koordinationsstelle darauf geachtet werden, dass keine parallelen Strukturen entstehen und somit beispielsweise doppelte Aufwände entstehen. Bei der Erarbeitung der umfangreichen, von der Nationalen Stelle zu erlassenden, Verfügungen und Standards ist eine enge Einbindung aller relevanten Branchenakteure frühzeitig vorzusehen.

Bitkom vertritt mehr als 2.200 Mitgliedsunternehmen aus der digitalen Wirtschaft. Sie generieren in Deutschland gut 200 Milliarden Euro Umsatz mit digitalen Technologien und Lösungen und beschäftigen mehr als 2 Millionen Menschen. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 500 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig, kreieren Content, bieten Plattformen an oder sind in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 82 Prozent der im Bitkom engagierten Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, weitere 8 Prozent kommen aus dem restlichen Europa und 7 Prozent aus den USA. 3 Prozent stammen aus anderen Regionen der Welt. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem leistungsfähigen und souveränen Digitalstandort zu machen.

#### Herausgeber

Bitkom e.V.

Albrechtstr. 10 | 10117 Berlin

#### Ansprechpartner

Felix Lennart Hake | Bereichsleiter Mobility & Aviation

T +49 30 27576-243 | f.hake@bitkom.org

#### Verantwortliches Bitkom-Gremium

AK Intelligente Mobilität

#### Copyright

Bitkom 2025

Diese Publikation stellt eine allgemeine unverbindliche Information dar. Die Inhalte spiegeln die Auffassung im Bitkom zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Obwohl die Informationen mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität, insbesondere kann diese Publikation nicht den besonderen Umständen des Einzelfalles Rechnung tragen. Eine Verwendung liegt daher in der eigenen Verantwortung des Lesers. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen. Alle Rechte, auch der auszugsweisen Vervielfältigung, liegen beim Bitkom oder den jeweiligen Rechteinhabern.