ITS mobility e.V. • Hermann-Blenk-Straße 22 a • 38108 Braunschweig

Bundesministerium für Verkehr
Referat StV 33 - Digitalisierung in der Mobilität,
Autonomes Fahren, ITS
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

ITS mobility e.V.
Hermann-Blenk-Str. 22 a
38108 Braunschweig
Germany

phone 0531 231721-0
e-mail info@its-mobility.de
web www.its-mobility.de

Braunschweig, 21.08.2025

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr zur Neufassung des Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern

Sehr geehrte Damen und Herren,

danke, dass wir die Möglichkeit haben, im Folgenden als ITS mobility e.V. zum Entwurf eines Gesetzes zur Neufassung des Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern des Bundesministeriums für Verkehr Stellung zu nehmen.

> *ITS mobility e.V. ist eines der größten Kompetenzcluster für intelligente Mobilität in Deutschland. Das Netzwerk mit mehr als 200 Mitgliedern aus Wirtschaft und Wissenschaft beschäftigt sich schwerpunktmäßig u.a. mit dem automatisierten und vernetzten Fahren, intelligenten Infrastrukturen und neuen Antriebstechnologien. Die über Jahre im Verein aufgebaute Expertise sowie die langjährigen und vielfältigen Projekt- und Veranstaltungsaktivitäten in Europa machen ITS mobility zu einem wichtigen Know-how-Träger im Bereich intelligenter Mobilitätssysteme.*

ITS mobility befürwortet die Überarbeitung des Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern. Diese Überarbeitung verfolgt nicht nur eine notwendige Umsetzung der Änderungen der IVS-Richtlinie in nationales Recht, sondern treibt auch die Modernisierung und Vernetzung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland voran. Die geplanten Maßnahmen spiegeln den dringenden Bedarf wider, Mobilitätsdaten besser aufzubereiten, zentrale Standards zu schaffen und gleichzeitig alle Verkehrsteilnehmer sicherer und effizienter einzubinden.

Die Zielsetzungen des IVSG entsprechen unserer Überzeugung, dass Mobilitäts- und Verkehrssysteme effizienter und sicherer gestaltet werden können, wenn hochwertige digitale Daten flächendeckend zur Verfügung stehen. Insbesondere unterstützen wir die Verpflichtung zur Bereitstellung sicherheitsrelevanter Informationen, wie z. B. zu Falschfahrern oder zu Wettergefahren,

sowie die Digitalisierung bestehender Datenbestände zu Geschwindigkeitsregeln, Baustellen und ähnlichen Datentypen. Die Schaffung eines rechtlichen Rahmens zur Qualitätssicherung und Integration dieser Daten ist für eine erfolgreiche Umsetzung ebenso essenziell wie die Bereitstellung interoperabler, zentral verwalteter Plattformen.

Im Folgenden möchten wir ausgewählte Inhalte des Entwurfes aus unserer Sicht reflektieren.

Förderung technologischer Innovation und Zusammenarbeit

Die im IVSG festgelegte Erweiterung der IT-Lösungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sowie die Einführung von Modulen für Eigenerklärungen bietet hervorragende Anknüpfungspunkte, um technologische Entwicklungen wie kooperative Verkehrssysteme und vernetzte Mobilität zu fördern. Wir unterstützen die Ausweitung der Berichtspflichten, um Transparenz über Daten- und Dienstebereitstellung zu schaffen, und sehen großes Potenzial in der Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und Industrie.
Wir empfehlen, gezielt Pilotprojekte mit Wirtschaftspartnern zu initiieren, um die Umsetzung technologischer Lösungen früh zu testen und Standards weiterzuentwickeln.

Bund-Länder Zusammenarbeit

Ein positiver Aspekt des Gesetzes ist die potenzielle Vermeidung von Doppelstrukturen in der Mobilitätsdateninfrastruktur von Bund und Ländern. Gemäß §6 (2) IVSG-E können Daten an ein Landessystem gemeldet werden, welches diese dann an den Nationalen Zugangspunkt (NAP) weiterleitet. Es ist jedoch klarzustellen, dass weitere Meldepflichten gegenüber öffentlichen Stellen entfallen, sobald diese Daten bereits über ein Landessystem oder den NAP geteilt wurden.
Die Verwaltungsvereinbarung mit den Ländern muss derart ausgestaltet sein, dass sie eine effektive bundesweite Koordination gewährleistet und landesspezifische Regelungen, die zu einer Zersplitterung führen könnten, vermieden werden. Bei der Ausarbeitung der umfangreichen, von der Nationalen Stelle zu erlassenden Bestimmungen und Normen ist eine frühzeitige und enge Einbindung aller relevanten Branchenakteure sinnvoll.

Verbesserung der Datenqualität

Die Etablierung eines Systems zur Verbesserung der Datenqualität ist prinzipiell begrüßenswert. Die Nationale Stelle sollte hierbei – unter aktiver Einbindung der Branche – verbindliche Richtlinien für effiziente Qualitätsverbesserungsverfahren entwickeln, um einen einheitlichen und vergleichbaren Ablauf zu gewährleisten. Unerlässlich ist jedoch, dass gemeldete Datenfehler und Ungenauigkeiten tatsächlich die Datenqualität widerspiegeln und nicht auf unterschiedliche Umgangsweisen mit bestimmten Daten oder Schnittstellen zurückzuführen sind. Andernfalls müssen solche Korrekturvorschläge abgewiesen werden können. Eine zwingende Vorbedingung hierfür ist die Registrierung von Meldenden, um eine Rückverfolgbarkeit zu ermöglichen. Diese Registrierung ist zudem entscheidend, um einem potenziellen Missbrauch durch zufällige Akteure oder automatisierte Systeme (wie Bots) vorzubeugen, die das NAP-System mit ungezielten Anfragen und Korrekturvorschlägen blockieren könnten.

Verordnungsermächtigungen

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 oder aber auch die Aufgaben und Befugnisse der Nationalen Stelle. Solch weitreichende Regelungen sollten nicht in Form einer einfachen Rechtsverordnung getroffen werden, sondern im Rahmen eines Gesetzgebungsverfahrens geregelt werden. Bestenfalls würden diese Regelungen bereits in diesem Gesetzesentwurf festgelegt werden, um auf diesem Weg eine schnelle Bereitstellung von Mobilitätsdaten zu ermöglichen.

Verpflichtung zur Eigenerklärung

Die Verpflichtung zur Eigenerklärung, die zusätzlich zur eigentlichen Datenlieferung verlangt wird, steht unserer Auffassung nach im Widerspruch zum angestrebten Bürokratierückbau der Bundesregierung und ist daher entschieden abzulehnen. Diese Anforderung ist aktuell nur in spezifischen Delegierten Verordnungen verankert, jedoch nicht in allen. Die im vorliegenden Gesetzesentwurf geplante flächendeckende Einführung der Eigenerklärung würde eine vermeidbare, zusätzliche administrative Belastung für eine Vielzahl beteiligter Akteure bedeuten.

Nachhaltige Unterstützung der gesamtgesellschaftlichen Ziele

Die Umsetzung des IVSG ist nicht nur ein Schritt zur Erfüllung der EU-Vorgaben, sondern unterstützt auch ausdrücklich die Ziele des Koalitionsvertrags. Insbesondere die Vernetzung von Mobilitätsdaten über Verkehrsträger hinweg und die Entwicklung smarter Lösungen für den Straßenverkehr tragen entscheidend dazu bei, das Mobilitätsangebot sicherer, nachhaltiger und effizienter zu machen.
Wir sehen große Chancen darin, durch dieses Gesetz die Verkehrssicherheit zu verbessern, die Digitalisierung des Verkehrssektors voranzutreiben und den Standort Deutschland als Pionier im Bereich smarter Mobilität zu stärken.

Weitere Potenziale

Ein nationaler Zugangspunkt für Mobilitätsdaten erfordert nicht nur technische Infrastrukturen, sondern vor allem auch einen präzisen legislativen Rahmen, der die Datenhoheit klärt, ein effektives Rechtemanagement ermöglicht aber auch Kommunen die notwendigen Mittel für eine nachhaltige Mobilitätsplanung an die Hand gibt. Hier könnten Regelungen für den Datenaustausch, die Datennutzung und insbesondere auch für die mögliche Monetarisierung von weiteren kommunal bereitgestellten Daten ergänzt werden. Um Städten und Gemeinden eine optimale lokale Mobilitätsgestaltung zu ermöglichen und damit auch Einnahmen für die Infrastruktur zu generieren, könnten Regelungen zur Erhebung von Geldern für die Nutzung von Daten auf nationaler Ebene geschaffen werden.

Abschließend möchten wir ermutigen, dass bei der weiteren Entwicklung des IVSG sowie der zukünftigen Ausgestaltung der Nationalen Stelle nicht nur EU-Vorgaben umgesetzt werden, sondern darüber hinaus zukunftsfähige Ideen und Vorgaben eingebracht werden, um Deutschland weiter in eine Vorreiter-Position bei innovativen Mobilitätslösungen zu bringen. Dies könnte z.B. die Ergänzung

weiterer verpflichtender Datentypen mit hohem Anwendungspotenzial (z.B. eingeschränkte Durchfahrtsgeometrie von Baustellen und Tunnel), die Fixierung von anzuwendenden Datenaustauschschnittstellen (z.B. zwischen Rettungsleitstellen und Third-Party-Service eCall Anbietern) oder auch die Festlegung von einzuhaltenden Dienste-Spezifikationen (z.B. C-Roads Spezifikationen für C-ITS Dienste) sein.

Für einen weiteren Austausch stehen wir Ihnen auch zukünftig gerne zur Verfügung.

Diese Stellungnahme spiegelt die Auffassung des ITS mobility e.V. basierend auf den kommunizierten Erfahrungen sowie Meinungen einzelner Mitglieder dar. Ein über alle Mitglieder abgestimmtes Meinungsbild ist innerhalb des kurzen Rückmeldezeitraums nicht umsetzbar gewesen. Es wurden jedoch alle Mitglieder angesprochen, sich an der Stellungnahme zu beteiligen.