

Deutscher Bundestag

18. Wahlperiode

Drucksache 18/11494

13.03.2017

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

**Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des
Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes**

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes

A. Problem und Ziel

Die 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 (Richtlinie 2010/40/EU), wurde mit dem Intelligente Verkehrssysteme Gesetz (IVSG) in deutsches Recht umgesetzt (BGBl. I 2013, S. 1553). Zur Gewährleistung einer koordinierten und effektiven Einführung von Intelligenten Verkehrssystemen (IVS) in der gesamten Europäischen Union sieht der europäische Rechtsrahmen für die vorrangigen Maßnahmen der Richtlinie die Ausarbeitung von Spezifikationen vor, die durch delegierte Verordnungen erlassen werden. Die Europäische Kommission hat zur Information über die verkehrliche Situation im Straßenverkehr und für die Bereitstellung von Verkehrsdaten in delegierten Verordnungen für die Bereiche Echtzeitverkehrsinformationen¹, sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen² und sicheres Lastkraftwagen (LKW) Parken³ Spezifikationen festgelegt.

Aus den genannten Verordnungen ergibt sich eine Verpflichtung der Mitgliedstaaten, eine unabhängige und unparteiische Nationale Stelle zu benennen, die beurteilt und prüft, ob die in den Verordnungen aufgestellten Anforderungen durch die Anbieter von Verkehrsinformationen („Datenlieferanten“) eingehalten werden. Ziel soll die Überprüfung der Konformität mit den Anforderungen der genannten Verordnungen, sowie die Sicherung der Qualität der zur

¹ Delegierte VO (EU) Nr. 2015/962 der Kommission vom 18. Dezember 2014 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (delegierte VO (EU) 2015/962)

² Delegierte VO (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 für die Nutzer (delegierte VO (EU) 886/2013)

³ Delegierte VO (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 (delegierte VO (EU) 885/2013)

Verfügung gestellten Daten/Informationen sein, um einen möglichst fehlerfreien Austausch der Verkehrsdaten sowie Effizienz und Komfort beim Nutzer zu erreichen.

B. Lösung

Ergänzung des IVSG durch Benennung einer Nationalen Stelle und Übertragung der in den delegierten Verordnungen aufgeführten Aufgabenwahrnehmung an diese Stelle. Benennung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) als Nationale Stelle.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Keine

E. Erfüllungsaufwand

E. 1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Keiner.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die privaten Datenlieferanten ist durch dieses Gesetz ein geringer Aufwand für die Bereitstellung der abzugebenden Eigenerklärungen über die Einhaltung der Anforderungen aus den jeweils einschlägigen delegierten Verordnung für die Bereiche „Echtzeitverkehrsinformationen“, „Sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen“ und „Sicheres Lastkraftwagen (LKW) Parken“ zu erwarten.

Aufgrund der derzeit fehlenden Erfahrung in der Umsetzung, können die Kosten für den Erfüllungsaufwand nur geschätzt werden.

Jeder Datenanbieter hat eine Eigenerklärung je Verfahren zu erstellen, die bei Veränderungen der Datensätze aktualisiert werden muss. Der derzeitige Rohentwurf einer Eigenerklärung hat einen Umfang von zwei DIN A4-Seiten und fordert:

- Kurzinformationen zum Datenlieferanten
- Kurzinformationen zu den bereitgestellten Daten
- eine Bestätigung, dass die Vorgaben der delegierten Verordnung eingehalten wurden.

Die in der Eigenerklärung geforderten Informationen liegen dem Erklärenden vor und müssen nicht erstellt oder recherchiert werden. Es wird für das Ausfüllen einer Eigenerklärung ein einmaliger interner Aufwand von 0,5 – 1 Stunde geschätzt. Für ggf. notwendige Aktualisierungen ist von einem reduzierten Aufwand auszugehen, der sich auf maximal 0,5 Stunden pro Jahr beschränkt. Zur Erstellung der Eigenerklärung ist ein mittleres Qualifikationsniveau (27,20 Euro pro Stunde) zu Grunde zu legen, sodass der einmalige Erstellungsaufwand für eine Eigenerklärung auf maximal 27,20 Euro geschätzt wird. Ein wiederkehrender Erfüllungsaufwand fällt nur bei einem Aktualisierungserfordernis der Eigenerklärung an und beträgt maximal 13,60 Euro jährlich. Es handelt sich um einen geringen wirtschaftlichen Aufwand.

Ein Gesamtaufwand für die Wirtschaft kann derzeit nicht geschätzt werden. Dies liegt daran, dass die Anzahl der privaten Datenlieferanten, die beabsichtigen, entsprechende Informationsdienste bereitzustellen, nicht bekannt und nicht absehbar ist.

Die Eigenerklärungen sollen in elektronischer Form über vorhandene IT-Infrastruktur (z.B. per Mail) abgegeben werden. Die Beschaffung spezieller Hard- und Software ist nicht notwendig.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

a. Erfüllungsaufwand des Bundes

Neuer Erfüllungsaufwand entsteht bei der Nationalen Stelle durch die Überprüfungspflicht der Eigenerklärungen der Datenlieferanten die im Rahmen der delegierten Verordnungen der Nationalen Stelle zur stichprobenartigen Überprüfung zur Verfügung gestellt werden müssen. Im Rahmen der Überprüfung der Eigenerklärung fordert die Nationale Stelle auch Nachweise nach den delegierten Verordnungen für „Echtzeitverkehrsinformationen“, „Sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen“ und „Sicheres Lastkraftwagen (LKW) Parken“ über die Einhaltung der Anforderungen der genannten Verordnungen an. Zudem besteht die Pflicht der jährlichen Berichterstattung zu den Ergebnissen der Stichproben und Nachweise an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Prüfauftrag soll mit vergleichsweise geringem Verwaltungsaufwand erfüllt werden. Eine Planstelle höherer Dienst (hD) und eine Planstelle gehobener Dienst (gD) sind nach derzeitigen Kenntnisstand sowohl für den Prüfauftrag als auch für die jährliche Berichterstattung erforderlich. Der Erfüllungsaufwand für die auszuführenden Prüfaufträge wird mit 370 Perso-

netagen auf rund 262.000 Euro pro Jahr geschätzt. Der Erfüllungsaufwand des Bundes wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

b. Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Für die zuständigen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber, die Verkehrsinformationen liefern („Datenlieferant“), ist ein geringer Aufwand für die Bereitstellung der abzugebenden Eigenerklärung über die Einhaltung der Anforderungen aus den delegierten Verordnungen zu erwarten. Die Eigenerklärungen müssen nach den Anforderungen der jeweils einschlägigen delegierten Verordnung für die Bereiche „Echtzeitverkehrsinformationen“, „Sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen“ und „Sicheres Lastkraftwagen (LKW) Parken“ der Nationalen Stelle zur Verfügung gestellt werden.

Aufgrund der derzeit fehlenden Erfahrung in der Umsetzung, können die Kosten für den Erfüllungsaufwand nur geschätzt werden. Jeder Datenanbieter hat eine Eigenerklärung je Verfahren zu erstellen, die bei Veränderungen der Datensätze aktualisiert werden muss. Der derzeitige Rohentwurf einer Eigenerklärung hat einen Umfang von zwei DIN A4-Seiten und fordert:

- Kurzinformationen zum Datenlieferanten
- Kurzinformationen zu den bereitgestellten Daten
- eine Bestätigung, dass die Vorgaben der delegierten Verordnung eingehalten wurden.

Die in der Eigenerklärung geforderten Informationen liegen dem Erklärenden vor und müssen nicht erstellt oder recherchiert werden. Es wird für das Ausfüllen einer Eigenerklärung ein einmaliger interner Aufwand von 0,5 – 1 Stunde geschätzt. Für ggf. notwendige Aktualisierungen ist von einem reduzierten Aufwand auszugehen, der sich auf maximal 0,5 Stunden pro Jahr beschränkt.

Unter den aufgeführten Annahmen entsprechen die Aufgaben nach derzeitigen Erkenntnissen maximal einer gD-Tätigkeit. Es wird somit der einmalige Erstellungsaufwand für eine Eigenerklärung auf eine Stunde gD (ca. 80 Euro) geschätzt. Ein jährlicher Erfüllungsaufwand fällt nur bei einem Aktualisierungserfordernis der Eigenerklärung an und wird in diesem Fall auf maximal 42 Euro geschätzt.

Ein Gesamtaufwand für die Länder und Kommunen kann derzeit nicht geschätzt werden. Dies liegt daran, dass die Anzahl der behördlichen Datenlieferanten, die beabsichtigen, entsprechende Informationsdienste bereitzustellen, derzeit nicht bekannt ist. Die Eigenerklärungen

sollen in elektronischer Form über vorhandene IT-Infrastruktur (z.B. per Mail) abgegeben werden. Die Beschaffung spezieller Hard- und Software ist nicht notwendig.

F. Weitere Kosten

Auswirkungen auf Einzelpreise und das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 13. März 2017

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des
Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 17. Februar 2017 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes Vom...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Intelligente Verkehrssysteme Gesetz vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1553), das zuletzt durch Artikel 479 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Dem § 2 werden folgende Nummern 10 bis 13 angefügt:

„10. „Nationale Stelle“ ist eine unparteiische und unabhängige Stelle, die die Einhaltung der Anforderungen der Spezifikationen von den Datenlieferanten bewertet, insbesondere auf Verfügbarkeit, Austausch, Weiterverwendung, Format und Aktualisierung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten.

11. „nationaler Zugangspunkt“ ist eine zentrale Stelle, über die Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten den Nutzern zur Verfügung und Weiterverwendung bereitgestellt werden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bestimmt diese Stelle mit dieser Aufgabenwahrnehmung im Einvernehmen mit den Ländern. Die Übertragung der Aufgabenwahrnehmung ist vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Bundesanzeiger oder elektronischen Bundesanzeiger bekannt zu geben.

12. „Datenlieferant“ sind öffentliche oder private Stellen, die Daten dem nationalen Zugangspunkt zur Verfügung stellen, insbesondere Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber, Hersteller digitaler Karten und Dienstleister nach Maßgabe der VO (EU) 2015/962, öffentliche und private Straßenbetreiber, Dienstleister, im Bereich der Verkehrsinformationen tätige Rundfunkanbieter nach Maßgabe der VO (EU) 886/2013 sowie Dienstleister, Parkplatzbe-

treiber und Straßenbetreiber nach Maßgabe der VO (EU) 885/ 2013 . Für den Fall, dass auch Daten mit Personenbezug verarbeitet werden, sollten diese anonymisiert werden. Die Daten sind im Einklang mit dem Unionsrecht und dem nationalen Recht zu verarbeiten.

13. „Nutzer“ sind insbesondere Datenlieferanten und natürliche oder juristische Personen, die Zugang zu den Daten erlangen.“

2. Nach § 4 werden folgende §§ 5, 6 und 7 eingefügt:

„§ 5 Aufgabenübertragung

Die Bundesanstalt für Straßenwesen nimmt im Rahmen der bundesrechtlichen Regelungsbefugnisse die Aufgaben als Nationale Stelle wahr.

§ 6 Aufgaben der Nationalen Stelle

(1) Die Nationale Stelle prüft nach dem Zufallsprinzip die übermittelte Eigenerklärung der Datenlieferanten auf die Einhaltung der Anforderungen der Spezifikationen, insbesondere auf Ermittlung, Zugänglichkeit, Verfügbarkeit, Austausch, Weiterverwendung, Aktualisierung, Format der Daten, Qualitätsmanagement und Inhalt. Auf Verlangen der Nationalen Stelle müssen die Datenlieferanten Nachweise zur Einhaltung der Anforderungen im Sinne des Satzes 1 erbringen.

(2) Die Erklärung der Datenlieferanten müssen für

1. Echtzeit-Verkehrsinformationen den Anforderungen nach der Verordnung (EU) Nr. 2015/962 der Kommission vom 18. Dezember 2014 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (ABl. L 157 vom 23.06.2015, S. 21),
2. sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen den Anforderungen nach der 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 für die Nutzer (ABl. L 247 vom 18.09.2013, S. 6),

3. sicheres LKW-Parken den Anforderungen nach der 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 18.09.2013, S. 1)

in der jeweils geltenden Fassung entsprechen.

(3) Bei Nichteinhaltung der Anforderungen gemäß Absatz 2 Satz 2 fordert die Nationale Stelle den Datenlieferanten zur unverzüglichen Nachbesserung auf.

(4) Die Nationale Stelle erstattet jährlich Bericht über die in Absatz 1 erhaltenen Erklärungen der Datenlieferanten und der Bewertungsergebnisse an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

§ 7 Nutzung der Nationalen Stelle durch andere Behörden

Die zuständigen Behörden der Länder können sich im Rahmen der landesrechtlichen Regelungsbefugnisse der zuständigen Behörde nach § 5 im Wege der Organleihe bedienen.“

3. Die bisherigen §§ 5 und 6 werden die §§ 8 und 9.

Artikel 2

Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

I. Änderung des Gesetz über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (Intelligente Verkehrssysteme – Gesetz IVSG)

Die Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (Richtlinie 2010/40/EU), wurde mit dem IVSG in nationales Recht umgesetzt. Die Einführung Intelligenter Verkehrssysteme ist ein wichtiger Beitrag, um die Verkehrssicherheit sowie die Effizienz des Straßenverkehrs weiter zu verbessern. Zur Gewährleistung einer koordinierten und effektiven Einführung von Intelligenten Verkehrssystemen (IVS) in der gesamten Europäischen Union sieht der Rechtsrahmen die Festlegung von Spezifikationen vor. Die Spezifikationen werden von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 7 der Richtlinie 2010/40/EU als delegierte Rechtsakte nach Artikel 290 des Vertrages über die Arbeitsweise der europäischen Union (AEUV) erlassen. Delegierte Rechtsakte sind Rechtsakte ohne Gesetzescharakter, mit denen die Kommission nicht wesentliche Vorschriften ergänzen und in diesem Rahmen abändern kann. Delegierte „Rechtsakte“ im Sinne von Artikel 290 AEUV kommt dabei eine ähnliche Funktion wie der aus den Mitgliedstaaten bekannten exekutiven Rechtsetzung zu. Diese sind keine Gesetzgebungsakte im formellen Sinne (Artikel 289 Absatz 3 AEUV), begründen aber verbindliches Recht und stellen daher Akte materieller Gesetzgebung dar. Zur Ausfüllung kann die Europäische Kommission grundsätzlich von allen in Artikel 288 AEUV bereitgestellten Handlungsformen Gebrauch machen. In Form einer delegierten Verordnung sind diese unmittelbar geltendes Unionsrecht, für deren Verbindlichkeit es keiner Transformation ins nationale Recht bedarf. Die Mitgliedstaaten sind demnach unmittelbar zum Vollzug der Rechtsakte verpflichtet.

Artikel 3 der Richtlinie 2010/40/EU sieht vorrangige Maßnahmen für die Ausarbeitung und Anwendung von Spezifikationen in vorrangigen Bereichen (Artikel 2 der Richtlinie 2010/40/EU) vor. Vorrangige Bereiche im Sinne der Richtlinie sind die optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten, die Kontinuität der Dienste Intelligenter Verkehrssysteme in den Bereichen Verkehrs- und Frachtmanagement, die Anwendungen Intelligenter Verkehrssysteme für die Straßenverkehrssicherheit sowie die Verbindung zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur.

Als vorrangige Maßnahmen zur Ausarbeitung und Anwendung von Spezifikationen und Normen gelten unter anderem nach Artikel 3 der Richtlinie 2010/40/EU, „Die Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme (Artikel 3b der Richtlinie 2010/40/EU)“, „Daten und Verfahren, um Straßennutzern, soweit möglich, ein Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen unentgeltlich anzubieten (Artikel 3c der Richtlinie 2010/40/EU)“ und die „Bereitstellung von Informationssystemen für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge (Artikel 3e der Richtlinie 2010/40/EU)“.

Für die vorgenannten vorrangigen Maßnahmen hat die europäische Kommission mit den delegierten Verordnungen (Vergleiche Artikel 7 der Richtlinie 2010/40/EU) die Anforderungen/Spezifikationen zu den Bereichen Echtzeitverkehrsinformationen (delegierte VO (EU) Nr. 2015/962), sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen (delegierte VO (EU) Nr. 886/2013) und sicheres LKW-Parken (delegierte VO (EU) Nr. 885/2013) festgelegt.

Die unionsrechtliche Verpflichtung Deutschlands als Mitgliedstaat der Europäischen Union ist nach den Vorgaben der delegierten Verordnungen darauf gerichtet, eine unabhängige und unparteiische Nationale Stelle zu benennen, die die Datenlieferungen der Datenlieferanten – welche die Daten dem Nationalen Zugangspunkt zur Verfügung stellen – auf die Einhaltung der Anforderungen aus den Spezifikationen überprüft. Die Datenlieferanten müssen nach den Anforderungen der delegierten Verordnungen sogenannte Eigenerklärungen bei der Nationalen Stelle einreichen, die die Erfüllung der Anforderungen aus den Spezifikationen nachweist. Diese Erklärungen werden dann nach dem Zufallsprinzip von der Nationalen Stelle überprüft. Teilweise müssen die Datenlieferanten zusätzlich bei der Nationalen Stelle Identifikationsdaten (Delegierte VO (EU) 2015/962) und die Beschreibung der Informationssysteme (Delegierte VO (EU) 2015/962; Delegierte VO (EU) Nr. 886/2013) angeben.

Nach allen drei Verordnungen können zwei oder mehr Mitgliedstaaten auch eine gemeinsame Stelle benennen, die die Erfüllung dieser Anforderungen im Hoheitsgebiet der betreffenden Mitgliedstaaten bewertet. Allerdings kann insbesondere der föderalen Struktur der Bundesrepublik Deutschland, sowie den Verfahren (z.B. im Bereich der sicherheitsrelevanten Verkehrsinformationen), die nationalen Besonderheiten unterliegen, bei einer durch mehrere Mitgliedstaaten betriebenen Stelle nicht ausreichend Rechnung getragen werden. Daher ist die

Einrichtung einer Nationalen Stelle ausschließlich für Deutschland ohne einen Zusammenschluss mit anderen Mitgliedstaaten vorzugswürdig.

Des Weiteren empfiehlt es sich aus Effizienzgründen, dass die Prüfaufträge aus allen drei Verordnungen nur einer gemeinsamen Organisationseinheit, folglich „einer Nationalen Stelle“ übertragen werden. Dies ergibt sich daraus, dass die Zielsetzung der drei Verordnungen im Hinblick auf die Einrichtung einer Nationalen Stelle identisch ist, dieselben Voraussetzungen für die Einrichtung solch einer Stelle zu Grunde liegen und die Prüfaufträge weitgehend gleichlaufend sind. Demnach wird durch die Einrichtung einer gemeinsamen Nationalen Stelle die größtmögliche Wirtschaftlichkeit erzielt. Eine zentrale Stelle auf Bundesebene bietet die Gewähr dafür, dass effektiv und ohne Koordinationsprobleme zwischen den Bundesländern die Eigenerklärungen gesammelt und geprüft werden können. Auch im Hinblick auf den unionsrechtlichen Grundsatz der Effektivität obliegt es daher dem Bund, durch Ausschöpfung seiner verfassungsrechtlichen Möglichkeiten die wirksame Umsetzung der Verpflichtung zur Benennung einer Nationalen Stelle durch ein Ansiehziehen der Verwaltungskompetenz zu gewährleisten.

Die Einrichtung einer gemeinsamen Stelle in Deutschland ist zur Erfüllung der Anforderungen aus den Verordnungen am zweckmäßigsten, da die nationalen Besonderheiten hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit aber auch der föderalen Struktur der Bundesrepublik Deutschland Rechnung getragen werden muss.

Kernaufträge der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sind, die Sicherheit, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit der Straßen zu verbessern. Zu ihren weiteren Aufgaben gehören auch Beratungs- und Gutachtertätigkeiten, Prüfung und Zertifizierung.

Die Aufgabenwahrnehmung der „Nationalen Stelle“ erfasst die stichprobenartige Überprüfung der gemäß der EU-Verordnungen ausgestellten Eigenerklärungen der Datenlieferanten. Da die Eigenerklärung die Einhaltung der Anforderungen aus den Spezifikationen wieder spiegelt, ist durch Einreichung dieser Erklärungen bei der Nationalen Stelle die Grundlage für den Prüfauftrag geschaffen.

Je nach einschlägigem Bereich – Echtzeitverkehrsinformationen (Delegierte VO (EU) Nr. 2015/962), sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen (Delegierte VO (EU) Nr. 886/2013)

und sicheres LKW-Parken (Delegierte VO (EU) Nr. 885/2013) – richten sich unterschiedliche Anforderungen an die von den Datenlieferanten abzugebenden Eigenerklärungen.

Die Übertragung der Aufgabe als Nationale Stelle an die BAST stellt damit eine sinnvolle Ergänzung zu ihren Aufgaben dar.

Die Zuständigkeit und Aufgabenwahrnehmung der „Nationalen Stelle“ wird daher der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) übertragen.

II. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 (Straßenverkehr) in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes.

Eine bundesgesetzliche Regelung ist zur Wahrung der Recht- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich. Die Einführung von Anwendungen und Diensten intelligenter Verkehrssysteme erfolgt regelmäßig über die Grenzen eines Bundeslandes hinaus. Die Wahrung der Rechtssicherheit im gesamtstaatlichen Interesse erfordert es, dass die „Nationale Stelle“ bundeseinheitlich geregelt wird. Der Gesetzesentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland geschlossen hat, vereinbar.

III. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für den Bundeshaushalt sind keine weiteren Mehrkosten zu erwarten. Für die Haushalte der Länder und Kommunen sind keine Kosten zu erwarten.

IV. Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger
Keiner.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die privaten Datenlieferanten ist durch dieses Gesetz ein geringer Aufwand für die Bereitstellung der abzugebenden Eigenerklärungen über die Einhaltung der Anforderungen aus den jeweils einschlägigen delegierten Verordnung für die Bereiche „Echtzeitverkehrsinformatio-

nen“, „Sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen“ und „Sicheres Lastkraftwagen (LKW) Parken“ zu erwarten.

Aufgrund der derzeit fehlenden Erfahrung in der Umsetzung, können die Kosten für den Erfüllungsaufwand nur geschätzt werden. Jeder Datenanbieter hat eine Eigenerklärung je Verfahren zu erstellen, die bei Änderungen angepasst werden muss. Der derzeitige Rohentwurf einer Eigenerklärung hat einen Umfang von zwei DIN A4-Seiten und fordert:

- Kurzinformationen zum Datenlieferanten
- Kurzinformationen zu den bereitgestellten Daten
- eine Bestätigung, dass die Vorgaben der delegierten Verordnung eingehalten wurden.

Die in der Eigenerklärung geforderten Informationen liegen dem Erklärenden bereits vor und müssen nicht erstellt oder recherchiert werden. Zusätzlicher Rechercheaufwand ist nicht zu erwarten. Es wird für das Ausfüllen der Eigenerklärung ein zeitlicher Aufwand von 0,5 – 1 Stunde abgeschätzt. Für ggf. notwendige Änderungen ist von einem reduzierten Aufwand auszugehen, der sich auf maximal 0,5 Stunden pro Jahr beschränkt. Zur Erstellung der Eigenerklärung ist ein mittleres Qualifikationsniveau (27, 20 Euro pro Stunde) zu Grunde zu legen, sodass der einmalige Erstellungsaufwand für eine Eigenerklärung auf maximal 27,20 Euro geschätzt wird. Ein wiederkehrender Erfüllungsaufwand fällt nur bei einem Aktualisierungserfordernis der Eigenerklärung an und beträgt maximal 13,60 Euro jährlich. Es handelt sich um einen geringen wirtschaftlichen Aufwand.

Ein Gesamtaufwand für die Wirtschaft kann derzeit nicht geschätzt werden. Dies liegt daran, dass die Anzahl der privaten Datenlieferanten, die beabsichtigen, entsprechende Informationsdienste bereitzustellen, nicht bekannt und nicht absehbar ist.

Die Eigenerklärungen sollen in elektronischer Form über vorhandene IT-Infrastruktur (z.B. per Mail) abgegeben werden. Die Beschaffung spezieller Hard- und Software ist nicht notwendig.

3. Erfüllungsaufwand des Bundes

Neuer Erfüllungsaufwand entsteht bei der Nationalen Stelle durch die Überprüfungspflicht der Eigenerklärungen der Datenlieferanten, die im Rahmen der delegierten Verordnungen der Nationalen Stelle zur stichprobenartigen Überprüfung zur Verfügung gestellt werden müssen. Im Rahmen der Überprüfung der Eigenerklärung fordert die Nationale Stelle auch Nachweise nach den delegierten Verordnungen für sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen und si-

cheres LKW-Parken über die Einhaltung der Anforderungen der genannten Verordnungen an. Der Prüfauftrag soll mit vergleichsweise geringem Verwaltungsaufwand erfüllt werden. Bei einem zeitlichen Prüfumfang von 25 – 60 Minuten je Selbsterklärung wird der Erfüllungsaufwand für die auszuführenden Prüfaufträge der drei delegierten Verordnungen auf ca. 370 Personentage geschätzt. Für die neuen Aufgaben der Prüfung entstehen Personal- und Sachkosten nach den aktuellen Kostensätzen des Bundesministeriums der Finanzen von rund 262.000 Euro pro Jahr (ca. 74.000 Euro gehobener Dienst Personalkosten plus Gemeinkostenzuschlag von ca. 23.000 Euro und ca. 87.000 Euro für die Stelle höherer Dienst Personalkosten plus Gemeinkostenzuschlag von ca. 26.000 Euro sowie ca. 40.000 Euro Sachkosten plus ca. 12.000 Euro Gemeinkostenzuschlag). Zudem besteht die Pflicht der jährlichen Berichterstattung zu den Ergebnissen der Stichproben und Nachweise an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, dieser Aufwand ist ebenfalls mit den aufgeführten Kosten abgedeckt. Der Erfüllungsaufwand des Bundes wird finanziell und stellenmäßig im Einzelplan 12 ausgeglichen.

4. Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Für die zuständigen Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber, die Verkehrsinformationen liefern („Datenlieferant“), ist ein geringer Erfüllungsaufwand für die Bereitstellung der abzugebenden Eigenerklärung über die Einhaltung der Anforderungen aus den delegierten Verordnungen zu erwarten. Die Eigenerklärungen müssen nach den Anforderungen der jeweils einschlägigen delegierten Verordnung für die Bereiche „Echtzeitverkehrsinformationen“, „Sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen“ und „Sicheres Lastkraftwagen (LKW) Parken“ der Nationalen Stelle zur Verfügung gestellt werden. Aufgrund der derzeit fehlenden Erfahrung in der Umsetzung, können die Kosten für den Erfüllungsaufwand nur geschätzt werden. Jeder Datenanbieter hat eine Eigenerklärung je Verfahren zu erstellen, die bei Veränderungen der Datensätze aktualisiert werden muss. Der derzeitige Rohentwurf einer Eigenerklärung hat einen Umfang von zwei DIN A4-Seiten und fordert:

- Kurzinformationen zum Datenlieferanten
- Kurzinformationen zu den bereitgestellten Daten
- eine Bestätigung, dass die Vorgaben der delegierten Verordnung eingehalten wurden.

Die in der Eigenerklärung geforderten Informationen liegen dem Erklärenden vor und müssen nicht erstellt oder recherchiert werden. Es wird für das Ausfüllen einer Eigenerklärung ein

einmaliger interner Aufwand von 0,5 – 1 Stunde geschätzt. Für ggf. notwendige Aktualisierungen ist von einem reduzierten Aufwand auszugehen, der sich auf maximal 0,5 Stunden pro Jahr beschränkt.

Daraus ergeben sich, zuzüglich der Sachkosten pro Mitarbeiterin/Mitarbeiter (gehobener Dienst), geschätzte einmalige Kosten pro Verfahren in einer Landesbehörde von ca. 79,70 Euro bzw. 82,60 Euro in einer Kommunalbehörde. Bei notwendiger Aktualisierung der Eigenerklärung halbiert sich der Betrag.

Ein Gesamtaufwand für die Länder und Kommunen kann derzeit nicht geschätzt werden. Dies liegt daran, dass die Anzahl der behördlichen Datenlieferanten, die beabsichtigen, entsprechende Informationsdienste bereitzustellen, derzeit nicht bekannt ist.

Die Eigenerklärungen sollen in elektronischer Form über vorhandene IT-Infrastruktur (z.B. per Mail) abgegeben werden. Die Beschaffung spezieller Hard- und Software ist nicht notwendig.

V. Weitere Kosten

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind durch dieses Gesetz nicht zu erwarten.

VI. Gleichstellungspolitische Belange

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben.

VII. Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Durch die Einführung intelligenter Verkehrssysteme und die Bereitstellung von Verkehrsdaten die durch eine zentrale Nationale Stelle auf Einhaltung der festgelegten Anforderung überprüft werden, wird eine Steigerung der Verkehrseffizienz erwartet. Durch den Austausch von Verkehrsdaten unter den „Datenlieferanten“ und die Bereitstellung dieser an die Verkehrsteilnehmer wird zudem mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit gerechnet. Durch eine zentrale Prüfstelle, die Nationale Stelle, werden Ressourcen eingespart, dadurch fallen weniger Kosten für die Aufgabenwahrnehmung an.

B. Zu den einzelnen Vorschriften:**I. Zu Artikel 1 (Änderung des Intelligente Verkehrssysteme Gesetz – IVSG)****Zu Nummer 1: Ergänzung von § 2 IVSG durch die Nummern 10 bis 13****§ 2 Nummer 10 IVSG (neu)**

Die neu eingefügte Nummer 10 definiert im Sinne dieses Gesetzes die Funktion und Aufgabe der „Nationalen Stelle“. Dabei wurden weitgehend die in den delegierten Verordnungen⁴ enthaltenen Regelungen übernommen.

§ 2 Nummer 11 IVSG (neu)

Die neu eingefügte Nr. 11 definiert im Sinne dieses Gesetzes die Funktion und Aufgabe des „Nationalen Zugangspunktes“. Dieser soll als digitale Schnittstelle dienen, über die Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten bereitgestellt werden, die dann den Nutzern für eine Weiterverwendung zur Verfügung stehen. Derzeit übernimmt diese Aufgabe der sogenannte Mobilitätsdatenmarktplatz („MDM“). Der „Nationale Zugangspunkt“ wird im Einvernehmen mit den Ländern vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bestimmt und im Bundesanzeiger bekannt gegeben.

§ 2 Nummer 12 IVSG (neu)

Die neu eingefügte Nummer 12 definiert im Sinne dieses Gesetzes den „Datenlieferanten“. Der „Datenlieferant“ steht als Oberbegriff für die gesamten öffentlichen und privaten Stellen oder Behörden, die Daten, insbesondere Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten dem nationalen Zugangspunkt bereitstellen. Die Aufzählung ist nicht abschließend, da durch weitere delegierte Verordnungen neue „Datenlieferanten“ hinzukommen können. Die im § 2 Nummer 12 aufgeführten einzelnen öffentlichen und privaten Stellen oder Behörden sollen im Sinne der Begriffsbezeichnungen und Definitionen der Verordnungen⁵ verstanden werden. Straßenbetreiber im Sinne der hier genannten delegierten Verordnungen, sind die Straßenbauverwaltungen der Länder (z.B. Landesämter, Landesbetriebe usw.). Die delegierten Verordnungen adressie-

⁴ Erwägungsgrund 21 der delegierten Verordnung (EU) Nr. 2015/962; Artikel 9 Absatz 1 der delegierten Verordnung (EU) 886/2013; Artikel 8 Absatz 1 der delegierten Verordnung (EU) 885/2013.

⁵ Artikel 11 Absatz 1 der delegierten Verordnung (EU) 2015/962; Artikel 9 Absatz 1, Absatz 2 der delegierten Verordnung (EU) 886/2013, Artikel 8 Absatz 1, Absatz 2, Absatz 3 der delegierten Verordnung (EU) 885/2013

ren diejenigen Institutionen, die die Systeme betreiben, die als Datenquelle für die Datenbereitstellung an den „Nationalen Zugangspunkt“ fungieren. Ist der Datenlieferant im Sinne des Datenschutzes Verantwortlicher, trifft diesen die Pflicht personenbezogene Daten zu anonymisieren. Zudem sind die Daten im Einklang mit dem Unionsrecht und dem nationalen Recht zu verarbeiten.

§ 2 Nummer 13 IVSG (neu)

Die neu eingefügte Nummer 13 definiert die Nutzer der Straßen-Verkehrs- und Reisedaten. Dies sind zum einen die bereits in Nummer 12 definierten Datenlieferanten. Diese müssen auf die zur Verfügung gestellten Daten beim nationalen Zugangspunkt zugreifen um diese weiterverwenden zu können. Zum anderen gehören aber auch natürliche oder juristische Personen zu den Nutzern, da diese die Straßen-, Verkehrs und Reisedaten als Endnutzer verwenden werden.

Zu Nummer 2: Einfügung von §§ 5, 6 und 7 (neu):

§ 5 IVSG (neu)

Mit dem neu eingefügten § 5 wird die „Nationale Stelle“ benannt. Die Aufgabe der „Nationalen Stelle“ ist die Überprüfung der Konformität mit den Anforderungen der jeweiligen delegierten Verordnung, dadurch soll die Sicherung der Qualität der zur Verfügung gestellten Daten/Informationen und letztlich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, Effizienz und des Komfort beim Nutzer erreicht werden. Die BAST übernimmt als Teil ihrer Kernaufträge bereits die Verbesserung der Sicherheit des Straßenverkehrs. Zudem dient die BAST auch als Prüf- und Zertifizierungsstelle. Vorliegend handelt es sich um eine Qualitätssicherung, ob die benannten Anforderungen – im Zusammenhang mit den verkehrssicherheitsrelevanten Daten erhobenen Verkehrsinformationen – eingehalten werden, daher ist eine Überprüfung durch die BAST zweckmäßig.

§ 6 IVSG (neu)

Mit dieser Regelung soll der Aufgabenbereich der Nationalen Stelle beschrieben werden. Die Kernaufgabe der „Nationalen Stelle“ besteht darin, die von den Datenlieferanten übermittelten Eigenerklärungen auf die Einhaltung der Anforderungen in den Spezifikationen zu prü-

fen. Diese Überprüfung erfolgt dahingehend, ob diese mit den Anforderungen aus der jeweils einschlägigen delegierten Verordnung übereinstimmen, um insbesondere die Qualität der zur Verfügung gestellten Informationen zu sichern.

Die „Nationale Stelle“ berichtet jährlich dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über die vorgelegten Erklärungen und Ergebnisse ihrer nach dem Zufallsprinzip vorgenommenen Überprüfungen.

Es handelt sich bei den Prüfaufgaben der „Nationalen Stelle“ nicht um eine Inhaltskontrolle der bereitgestellten Daten und Datensätze.

Vielmehr umfasst die Tätigkeit der Nationalen Stelle den Bereich der Qualitätssicherung und dies ausschließlich hinsichtlich der von den delegierten Verordnungen zur Durchführung dieser Verordnungen betroffenen Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten. Maßstab der Kontrolle ist die jeweilige Eigenerklärung sowie etwaige auf Anforderung der Nationalen Stelle eingereichte Nachweise⁶.

Auch im Bereich der Verkehrsinformationen tätigen Rundfunkanbieter erfolgt eine Beurteilung der „Nationalen Stelle“ im Hinblick auf die Einhaltung der Anforderungen der Verordnung (EU) 886/2013. Die Beurteilung durch die „Nationale Stelle“ beschränkt sich ausschließlich auf die Einhaltung der Anforderung der genannten EU-Verordnung. Die Kontrolle der Beachtung anderer gesetzlicher Vorgaben für die jeweiligen Rundfunkanstalten der Bundesrepublik Deutschland erfolgt nicht durch die „Nationalen Stelle“. Diese Überprüfung obliegt den Rundfunkräten.

In die in den jeweiligen Gesetzen (vergleiche §§ 15 ff. WDR-Gesetz, § 18 NDR-Staatsvertrag, § 20 MDR-Staatsvertrag, § 9 des Gesetzes über den Hessischen Rundfunk vom 2. Oktober 1948, Artikel 7 Bayerisches Rundfunkgesetz, § 13 des rbb-Staatsvertrag vom 25.06.2002) geregelten Kontrollbefugnisse der Rundfunkräte greift die „Nationale Stelle“ nicht ein. Sie überprüft ausschließlich, ob – sofern der jeweilige Rundfunkanbieter eine Eigenerklärung abgegeben hat – die Tätigkeit des Rundfunkanbieters dem entspricht, was er in der Selbstdeklaration angegeben hat, d.h. ob dies mit den Vorgaben der delegierten Verordnung im Einklang steht. Es liegt aber keine inhaltsbezogene Kontrolle des Programmes vor.

⁶ Artikel 8 Absatz 3 der delegierten VO (EU) 885/2013, Artikel 9 Absatz 3 der delegierten VO (EU) 886/2013

Die Eigenerklärung der Datenlieferanten ist Grundvoraussetzung für die vorzunehmende Bewertung durch die „Nationale Stelle“. Die drei maßgeblichen Verordnungen⁷ setzen voraus, dass die Eigenerklärung die Anforderungen beinhaltet, die von der „Nationalen Stelle“ zu prüfen sind.

Je nach einschlägigem Bereich – Echtzeitverkehrsinformationen, sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen und sicheres LKW-Parken – richten sich unterschiedliche Anforderungen an die von den Datenlieferanten, abzugebenden Nachweise und an den Inhalt der Eigenerklärungen. Teilweise müssen die Datenlieferanten bei der „Nationalen Stelle“ Identifikationsdaten (Delegierte VO (EU) 2015/962) und die Beschreibung der Informationsdienste (Delegierte VO (EU) 2015/962; Delegierte VO (EU) Nr. 886/2013) angeben. Alle drei maßgeblichen Verordnungen sehen jedoch die Eigenerklärung über die Einhaltung der Anforderungen aus den Verordnungen (Delegierte VO (EU) 2015/962; Delegierte VO (EU) Nr. 886/2013; Delegierte VO (EU) Nr. 885/2013) vor. Diese Informationen bezieht die „Nationale Stelle“ und prüft diese.

Die von den Datenlieferanten abgegebene Eigenerklärung wird auf Einhaltung der Anforderungen der Artikel 3 bis 10 der Delegierten VO (EU) 2015/962 im Hinblick auf Zugänglichkeit, Austausch, Weiterverwendung und Aktualisierung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten für Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste, auf Einhaltung der Anforderungen aus Artikel 3 bis 8 der delegierten VO (EU) 886/2013 im Hinblick auf Auflistung, Informationen, Bereitstellung, Ermittlung und Erhebung, Verfügbarkeit, Austausch und Verbreitung von sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen, auf Einhaltung der Anforderungen aus Artikel 4 bis 7 der delegierten VO (EU) 885/2013 im Hinblick auf Erhebung, Nutzung und Austausch, Bereitstellung und Qualitätsmanagement für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge überprüft.

Die Eigenerklärung enthält Angaben die sich nach dem jeweils einschlägigen Bereich richten und beinhaltet insbesondere Informationen zu statischen Straßendaten (delegierten VO (EU)

⁷ Artikel 11 Absatz 2 b), Absatz 3 der delegierten Verordnung (EU) 2015/962; Artikel 9 Absatz 2, Absatz 3 der delegierten Verordnung (EU) 886/2013; Artikel 8 Absatz 2, Absatz 3 der delegierten Verordnung (EU) 885/2013

2015/962), dynamischen Straßenstatusdaten (delegierten VO (EU) 2015/962), Metadaten (delegierten VO (EU) 2015/962), Datenqualität (delegierten VO (EU) 2015/962 , delegierten VO (EU) 885/2013), Berücksichtigung von Verkehrsplänen und Verkehrsmanagementmaßnahmen (delegierten VO (EU) 2015/962), Bereitstellung von Verkehrsdaten im DATEX-II-Format oder in einem anderen maschinenlesbaren Format, das in vollem Umfang mit DATEX II kompatibel und interoperabel ist (delegierten VO (EU) 2015/962, delegierten VO (EU) 886/2013, delegierten VO (EU) 885/2013), Umfang und Aktualität der Information (delegierten VO (EU) 886/2013), Vorkehrungen zur Ermittlung von Ereignissen oder Bedingungen und Erhebung von Daten (delegierten VO (EU) 886/2013), statischen und dynamischen Parkplatzdaten (delegierten VO (EU) 885/2013), Mittel für die Bereitstellung der Informationen an die Nutzer (delegierten VO (EU) 885/2013), Informationen über die durch die dynamischen Informationsdienste für sichere Parkplätze abgedeckten Gebiete. Die Überprüfung der Datenlieferanten erfolgt per Zufallsprinzip. Die „Nationale Stelle“ wird stichprobenartig Eigenenerklärungen der Datenlieferanten auf deren Korrektheit prüfen und im Falle einer Nichteinhaltung zur unverzüglichen Nachbesserung auffordern. Die „Nationale Stelle“ soll jährlich über die vorgelegten Erklärungen sowie über die Ergebnisse ihrer nach dem Zufallsprinzip vorgenommenen Überprüfungen an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur berichten.

§ 7 IVSG (neu)

Durch die Regelung des § 7 IVSG (neu) können sich, bei zukünftigen delegierten Verordnungen, die für ihre Aufgabenwahrnehmung eine nationale Stelle vorsehen, die Länder im Wege der Organleihe, bei fehlender bundesrechtlicher Regelungsbefugnis, der BAST als Nationale Stelle bedienen.

Zu Nummer 3: §§ 8 und 9

Folgeänderung wegen §§ 5, 6 und 7 (neu)

II. Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Regelung des Inkrafttretens.

