

Rechtliche Herausforderungen der digitalen Transformation in der Mobilität

Status Quo Bericht zum Forschungsprojekt ESTRAL
(„Ecological and Safe TRAffic systems by digitizing Law“)

Mag. Theresa Tisch

ZVR Verkehrsrechtstag 2024

03. Oktober 2024

F&E Dienstleistungen im Auftrag von:



 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

SIGMUND FREUD
PRIVATUNIVERSITÄT
WIEN



ESTRAL - „Ecological and Safe TRAffic systems by digitizing Law“

I. Projektbeschreibung

II. Rechtsquellen

III. Digitale Kundmachung

IV. Perspektiven

I. Projektbeschreibung

ESTRAL - „Ecological and Safe TRAffic systems by digitizing Law“

Im Rahmen des Aktionsplans „Digitale Transformation in der Mobilität 2022“ von der FFG in Auftrag gegebenes Forschungsprojekt „ESTRAL (Ecological and Safe Traffic systems by digitizing Law)“

Neue Technologien und Formen der Mobilität sind einerseits ein wichtiger Hebel zur Bewältigung der digitalen und ökologischen Transformation, erschweren jedoch andererseits auch die Aufrechterhaltung der Rechtssicherheit zunehmend. Regulative Instrumente der aus den 1960er Jahren stammenden StVO sind nicht mehr zeitgemäß. Mit der **jeweils passenden Methode zur digitalen Datenübertragung sollen auch komplexe Verkehrsvorschriften situationsabhängig und vollinhaltlich die gewünschte Zielgruppe an Verkehrsteilnehmer*innen erreichen.**

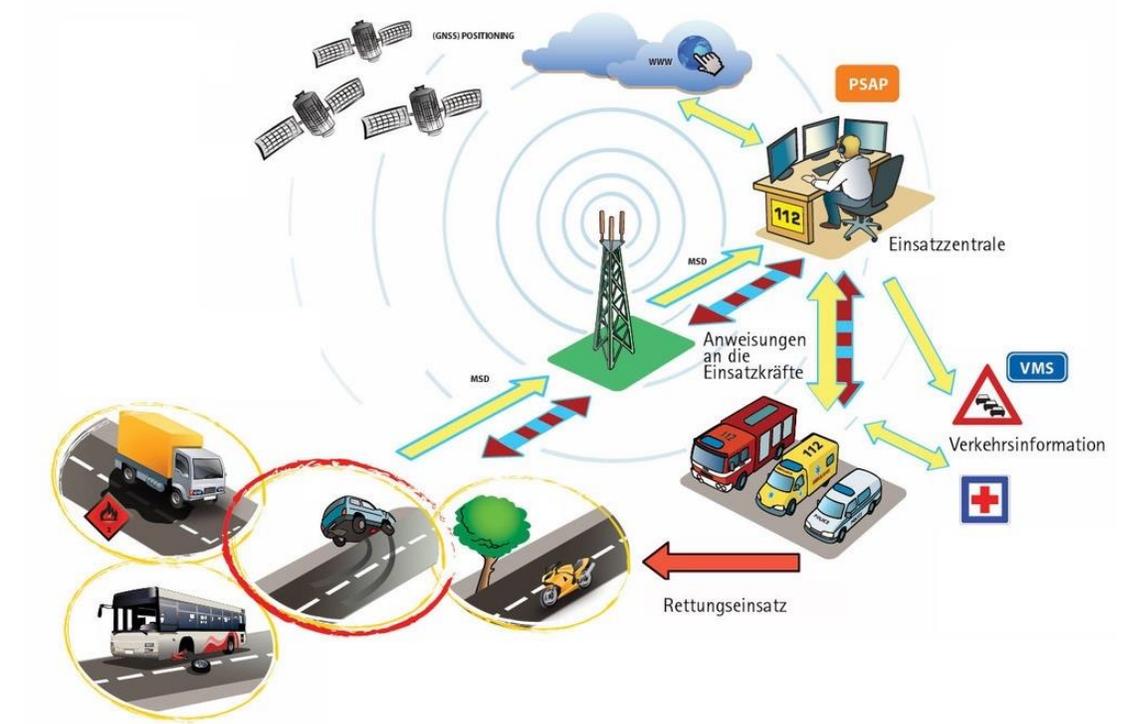
ESTRAL - „Ecological and Safe TRAffic systems by digitizing Law“

Das Forschungsprojekt ESTRAL („*Ecological and Safe TRAffic systems by digitizing Law*“) hat primär zum Ziel, die Entwicklung von **Handlungsempfehlungen zur Erstellung digitaler Rechtsvorschriften im Straßenverkehr anhand ausgewählter Anwendungsfälle** zum Zweck der Erhöhung der Sicherheit, Effizienz und Nachhaltigkeit des Verkehrssystems sowie die Darstellung des resultierenden Nutzens

Zudem wurden Fragestellungen rund um derzeit nicht bestehende **digitale Kundmachungsformen**, wie der **Kundmachung durch Veröffentlichung eines maschineninterpretierbaren Codes** auf einer Website, behandelt. Analysiert wurde im Rahmen des Projekts ESTRAL, welche rechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen, um straßenverkehrsrechtliche Verordnungen auf eine solche Weise digital kundzumachen, sodass die **Verkehrsvorschriften mit Methoden der digitalen Datenübertragung die gewünschte Zielgruppe an Verkehrsteilnehmer:innen erreichen** (zum Beispiel über Navigationsgeräte oder Apps auf Mobiltelefonen).

II. Rechtsquellen

Was sind Intelligente Verkehrssysteme (IVS)?



Unionsrechtliche Grundlagen Intelligenter Verkehrssysteme (IVS)

IVS – Richtlinie (2010/40/EU) für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern

- Delegierte Verordnung (EU) Nr. 886/2013 (zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU in Bezug auf Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer)
- Delegierte Verordnung (EU) Nr. 885/2013 zur Ergänzung der IVS-Richtlinie 2010/40/EU in Bezug auf die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge
- **Delegierte Verordnung (EU) 2015/962 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste**
- Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste
- Delegierte Verordnung (EU) 305/2013 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU in Bezug auf die harmonisierte Bereitstellung eines interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes

Nationale Umsetzung der IVS - Richtlinie

Bundesgesetz über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-G)

Wesentliche Eckpunkte:

- Graphenintegrationsplattform (§ 6 IVS-G)
- Austria Tech GmbH als Monitoringstelle (§ 11 IVS-G)
- Verkehrstelematikbericht (§ 12 IVS-G)
- IVS-Beirat (§ 13 IVS-G)

Kundmachung von Verordnungen in der StVO (§§ 43, 44 StVO)

- Behördeninternes VO-Verfahren: Zur Erlassung einer VO bedarf es stets der **internen behördlichen Willensbildung** sowie der entsprechenden Publikation (**Kundmachung**)
- Je nach Inhalt der Regelung (zB Geschwindigkeitsbeschränkung, Park- oder Halteverbot, etc.) verfügt die zuständige Behörde über **unterschiedliche Ermessensspielräume** bei der Verordnungserlassung
- Der **normative Inhalt des Verordnungsbeschlusses** hat den örtlichen Geltungsbereich sowie den zeitlichen Geltungsbereich der Verfügung eindeutig festzulegen.
- Abgrenzung des örtlichen Geltungsbereiches kann durch Planungsunterlagen im Anhang erfolgen

Kundmachung durch Verkehrszeichen

- „**Primat des Verkehrszeichens**“ (§ 44 StVO): Straßenpolizeiliche VO sind grds durch Verkehrszeichen (oder Bodenmarkierungen) kundzumachen
- Inkrafttreten der VO durch Anbringung des Verkehrszeichens (**Abschluss des VO-Verfahrens**)
- Weicht der durch das Verkehrszeichen ausgedrückte Inhalt materiell vom Inhalt des VO-Beschlusses ab, liegt ein **echter Kundmachungsfehler** vor -> Sanierung mit Wirkung ex nunc möglich
- Absolute Nichtigkeit bei fehlender Publikation (Kundmachung) des straßenpolizeiliche VO-Beschlusses oder bei gravierender Abweichung des inhaltlichen, zeitlichen oder örtlichen Geltungsbereiches zwischen VO-Beschluss und erfolgter Kundmachung

III. Digitale Kundmachung

Digitale Verordnung als maschineninterpretierbarer Datensatz

Kundmachung im Sinne des B-VG (Art 49; 89 B-VG)

- Erfordernis der Kundmachung von Normen als Ausdruck des rechtsstaatlichen Prinzips (*“Publizität des Gesetzesinhalts”*)
- Abzustellen ist auf das Eröffnen der Möglichkeit für den Normadressaten Norminhalte zur Kenntnis zu nehmen
- Kundmachungen unterscheiden sich je nach Art und Weise der Funktion der Norm

Digitale Kundmachung

- Kundmachung durch Veröffentlichung eines maschineninterpretierbaren Codes im Internet
- Gesetzliche Grundlage, welche die allgemeine Zugänglichkeit sowie die vollständige und dauerhafte Ermittelbarkeit garantiert ist notwendig
- Digitale Erfassung des (Alt-)Bestand an VO, Verkehrszeichen etc. in der Verwaltung notwendig

Kundmachungsdivergenzen – Konfliktregelungen

- **Widersprüche zwischen Verordnungen**
 - Sog. Verordnungskonkurrenz
 - Es gelten allgemeine Rechtsgrundsätze (Lex Specialis; Lex Posterior)
- **Widerspruch zwischen Verordnungen und Kundmachung (dokumentierte Willensbildung der Behörde)**
- **Widerspruch zwischen zwei Kundmachungsmedien**
 - > *zwei Verkehrszeichen z.B. 30er und 50er oder einem Vz und einer Bodenmarkierung*

Kundmachungsdivergenzen – Trennung rechtlicher Verbindlichkeiten

- Faktische Situation und Digitale Kundmachung dürfen voneinander abweichen;
 - **Minimierungspflicht** des Unterschieds zwischen digitaler und physischer Kundmachung als gesetzlicher Auftrag
- Die **faktische Situation genießt Vorrang** gegenüber der digitalen Kundmachung
 - (Straßen-, Verkehrs-, Lichtverhältnisse, Berücksichtigungspflicht anderer Verkehrsteilnehmer*innen etc)
- Klare **Definition des Adressatenkreises**: Als Bemessungsgrundlage dienen bestimmte Fahrzeugkategorien; Eingeschränkte Verfügbarkeit von digital kundgemachten Daten (nicht alle Verkehrsteilnehmer haben ein Navigationssystem) macht eine uneingeschränkte Verbindlichkeit rechtsstaatlich nicht möglich
- Digitale Kundmachung darf **inhaltlich detailreicher geregelt** sein als analoge Kundmachung

Digitale Kundmachung – Schlussfolgerungen

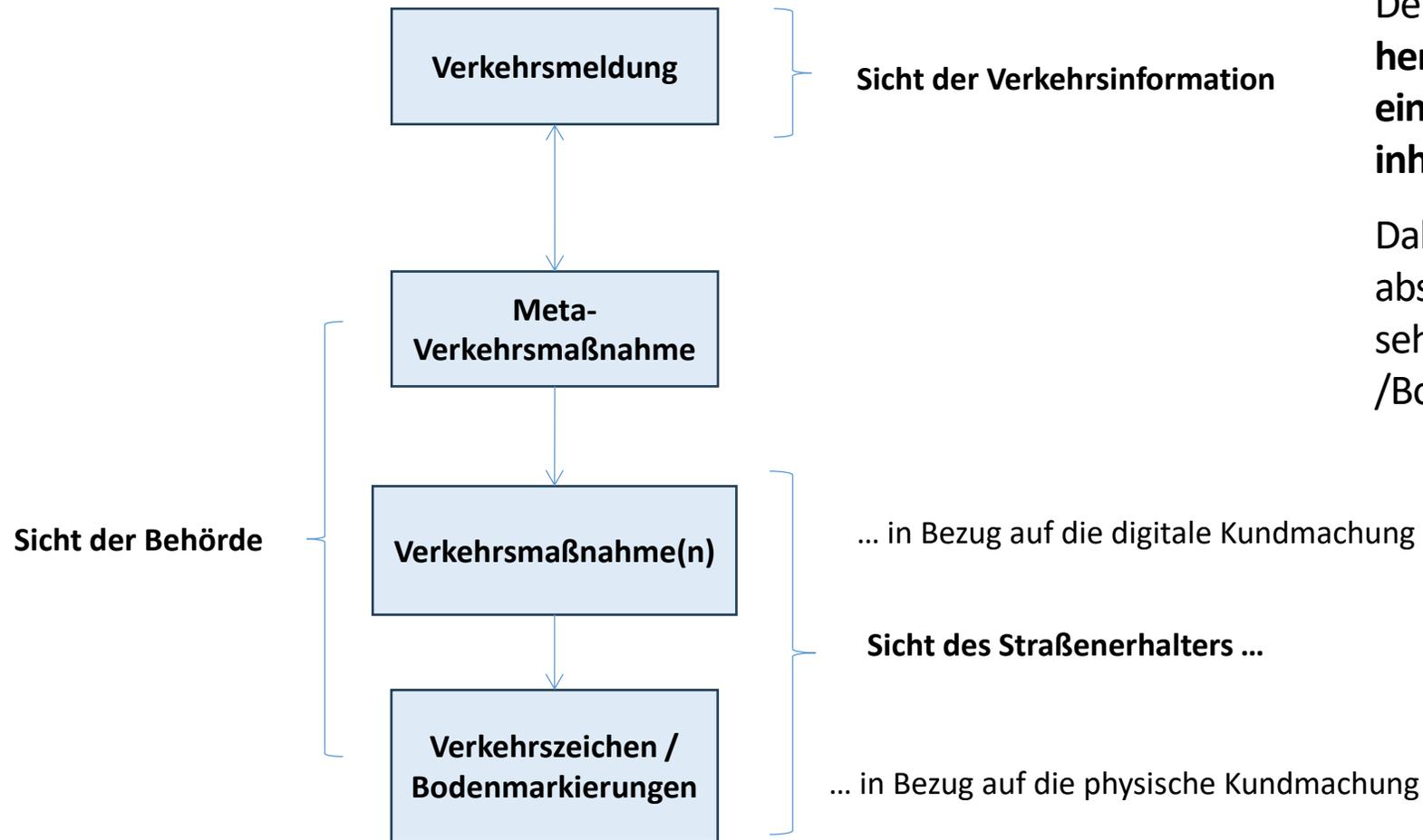
- Die digitale Kundmachung ist **gleichwertig zur physischen Kundmachung**, im Prozess aber immer nachgeordnet und abhängig von der physischen Kundmachung
- Die Entscheidung für/gegen die Durchführung einer digitalen (rechtsverbindlichen) Kundmachung **ändert nichts am Prozess**
- Der maschineninterpretierbare Datensatz steht unabhängig von seiner digitalen (rechtsverbindlichen) Kundmachung **immer auch zur (nicht rechtsverbindlichen) Publikation** „als Info“ zur Verfügung
- Die digitale Kundmachung erfolgt als **Datex II im Maßnahmenregister**
- Dritte (zB Service Provider) greifen **über den Mobilitätsdatenraum** auf das Maßnahmenregister zu.
- Ergänzend zur digitalen Kundmachung soll es ein **Info-Service im Web** geben, über das sämtliche Maßnahmen (ggf. kartenbasiert) eingesehen werden können.

IV. Perspektiven

SOLL-Szenario

- Der Verordnungsprozess folgt für alle Anwendungsfälle einem einheitlichen Schema.
- Die Behörde arbeitet weiterhin **semi-digital oder digital** – zukünftig gerne vermehrt digital.
- Der digital abgebildete behördliche Wille kann bereits vor der rechtsverbindlichen Kundmachung als **Vorab-Verkehrsmeldung mit reinem Informationscharakter** veröffentlicht werden.
- Die **rechtsverbindliche Kundmachung erfolgt durch den Straßenerhalter beziehungsweise Bauführer**. Diese sind sowohl für die physische (mittels Verkehrszeichen/Bodenmarkierungen) als auch die digitale Kundmachung (als maschineninterpretierbarer Datensatz im Maßnahmenregister) verantwortlich.

Digitale Kundmachungselemente



Der **behördliche Wille** wird sowohl in einem **herkömmlichen Verordnungsdokument** als auch in einem **maschineninterpretierbaren Datensatz** **inhaltsgleich** abgebildet.

Dabei kann der behördliche Wille sowohl in abstrakter (Meta-Verkehrsmaßnahme) als auch in sehr detaillierter Form (Verkehrszeichen-/Bodenmarkierungsplan) formuliert werden

F&E Dienstleistungen im Auftrag von:



Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

SIGMUND FREUD
PRIVATUNIVERSITÄT
WIEN



Perspektiven

- **Physische und digitale Kundmachung sind prinzipiell inhaltsgleich**, wobei in bestimmten Fällen die digitale Kundmachung inhaltlich einen **höheren Detaillierungsgrad** aufweisen kann.
- **Tagesbaustellen, Arbeitsfahrten und spontane Ereignisse** stellen prozesstechnisch Sonderfälle dar, an deren Beginn die physische Kundmachung steht, die in weiterer Folge digital als maschineninterpretierbarer Datensatz zu dokumentieren und digital kundzumachen ist. Damit ist sichergestellt, dass im Maßnahmenregister sämtliche Verkehrsmaßnahmen zugänglich sind.
- Auf dieselbe Weise werden vom Straßenerhalter auch **nicht-verordnungspflichtige Gefahrenmaßnahmen** (Gefahrenzeichen) erfasst und über das Maßnahmenregister zugänglich gemacht.
- Für die Digitalisierung des Altbestandes sind zunächst vom Straßenerhalter alle **Verkehrszeichen/Bodenmarkierungen digital zu erfassen und seitens der Behörde in einem vereinfachten Ermittlungs- und Willensbildungsprozess neu zu verordnen.**

Rechtliche Herausforderungen der digitalen Transformation in der Mobilität

Status Quo Bericht zum Forschungsprojekt ESTRAL
(„Ecological and Safe TRAffic systems by digitizing Law“)

Mag. Theresa Tisch

ZVR Verkehrsrechtstag 2024

03. Oktober 2024

F&E Dienstleistungen im Auftrag von:



Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

SIGMUND FREUD
PRIVATUNIVERSITÄT
WIEN

