jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

§ 3 IVS-G Grundsätze für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme

IVS-G - IVS-Gesetz

Berücksichtigter Stand der Gesetzgebung: 08.09.2017

1. (1)Maßnahmen betreffend die Einführung intelligenter Verkehrssysteme müssen
    1. 1.effektiv sein, d. h. einen spürbaren Beitrag zur Lösung der zentralen Probleme leisten, denen sich Europa im Bereich des Straßenverkehrs gegenübersieht (z. B. Verringerung der Verkehrsüberlastung, Minderung der Emissionen, Steigerung der Energieeffizienz, Erhöhung der Sicherheit unter Einbeziehung besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer);
    2. 2.kostengünstig sein, d. h. das Kosten-Nutzen-Verhältnis im Sinne der Verwirklichung der angestrebten Ziele optimieren;
    3. 3.verhältnismäßig sein, d. h. bei Bedarf einen unterschiedlichen Grad der erreichbaren Dienstqualität und Einführung vorsehen, wobei die Besonderheiten auf lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Ebene zu berücksichtigen sind;
    4. 4.die Kontinuität der Dienste fördern, d. h. eine unionsweite nahtlose Bereitstellung der Dienste – insbesondere innerhalb des transeuropäischen Netzes und soweit möglich an den Außengrenzen der Union – gewährleisten, wenn die IVS-Dienste eingeführt werden. Die Kontinuität der Dienste sollte auf einem Niveau gewährleistet werden, das den Merkmalen der Verkehrsnetze anzupassen ist, die Länder mit Ländern und, soweit angemessen, Regionen mit Regionen und Städte mit ländlichen Räumen verbinden;
    5. 5.Interoperabilität schaffen, d. h. sicherstellen, dass die Systeme und die ihnen zugrunde liegenden Geschäftsabläufe für den Austausch von Daten und die Weitergabe von Informationen und Wissen ausgelegt werden, damit IVS-Dienste effektiv bereitgestellt werden können;
    6. 6.die Rückwärtskompatibilität wahren, d. h. sicherstellen, dass IVS, soweit angemessen, zusammen mit bestehenden Systemen betrieben werden können, die einem gemeinsamen Zweck dienen, ohne dass die Entwicklung neuer Technologien dadurch behindert wird;
    7. 7.die bestehenden nationalen Infrastruktur- und Netzmerkmale berücksichtigen, d. h. den inhärenten Unterschieden zwischen den Verkehrsnetzmerkmalen – insbesondere hinsichtlich des Verkehrsaufkommens und des Straßenwetters – Rechnung tragen
    8. 8.den gleichberechtigten Zugang fördern, d. h. sie dürfen den Zugang besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer zu IVS-Anwendungen und -Diensten nicht behindern oder sich diesbezüglich diskriminierend auswirken;
    9. 9.die technische Reife belegen, d. h. nach einer angemessenen Risikobewertung die Zuverlässigkeit innovativer IVS anhand ausreichender technischer Entwicklung und betrieblicher Nutzung nachweisen;
    10. 10.für eine qualitativ hochwertige Zeitgebung und Ortung sorgen; dies erfordert die Nutzung satellitengestützter Infrastrukturen oder sonstiger Technologien, die einen vergleichbaren Präzisionsgrad für IVS-Anwendungen und -Dienste, die eine umfassende, kontinuierliche, genaue und garantierte Zeitgebung und Ortung erfordern, gewährleisten;
    11. 11.die Intermodalität erleichtern, d. h. soweit angemessen die Koordinierung verschiedener Verkehrsträger berücksichtigen, wenn IVS eingeführt werden;
    12. 12.die Kohärenz wahren, d. h. den derzeitigen Vorschriften, Strategien und Maßnahmen der Union, die für IVS relevant sind, Rechnung tragen, was insbesondere für den Bereich der Normung gilt.
2. (2)Bei Wahrung der Rückwärtskompatibilität ist insbesondere auf folgende IVS-Anwendungen Bedacht zu nehmen:
    1. 1.die Graphenintegrationsplattform,
    2. 2.intermodale Routenplaner der öffentlichen Hand,
    3. 3.das LKW-Stellplatz-Informationssystem der ASFINAG.

In Kraft seit 31.03.2013 bis 31.12.9999

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at