



Europäische IVS Kerndienste EASYWAY 2 - DEPLOYMENT GUIDELINES 2012

Einführungsdokument zu den Einsatzempfehlungen

DG-I | VERSION 01-02-00 | JANUAR 2012

KOORDINATOR: STEPHANIE KLEINE



Mitwirkende

Koordinator	Stephanie Kleine, Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM RP), Koblenz, Germany , Stephanie.Kleine@lhm.rlp.de
Koordinator-Betreuung (Name, Organisation, Land, Email-Adresse): Hanfried Albrecht, AlbrechtConsult, Germany, Hanfried.Albrecht@AlbrechtConsult.com Josef Kaltwasser, AlbrechtConsult, Germany, Josef.Kaltwasser@AlbrechtConsult.com	

DRAFT

Inhaltsverzeichnis

1	Das EasyWay Projekt	6
2	Die EasyWay Deployment Guidelines, Version 2012	7
2.1	Vorläufiger Hinweis	7
2.2	Die Bedeutung der EasyWay Deployment Guidelines für den ITS-Aktionsplan	8
2.3	Die EasyWay IVS-Kerndienste Deployment Guidelines, Version Jan 2012	9
2.3.1	ESG 1 - Europaweite Reiseinformationen & Ko-modalität	9
2.3.2	ESG 2 – Europaweites Verkehrs- und Netzwerk Management & Ko-modalität	10
2.3.3	ESG 3 – Fracht- und Logistkdienste	12
2.4	Die EasyWay Unterstützenden Deployment Guidelines, Version 2012	13
2.4.1	ESG 4 – Wechselverkehrszeichen (Variable Message Signs, VMS)	13
2.4.2	ESG 5 – DATEX II	14
2.4.3	ESG 6 – IKT Infrastruktur	14
3	Das EasyWay Harmonisierungskonzept	15
3.1	Ziel der Harmonisation	15
3.2	Die Säulen der Harmonisation	15
3.3	Die EasyWay Deployment Guideline 2012 Struktur	16
3.4	Anwendung der EasyWay Deployment Guidelines 2012	17
3.4.1	Sprachgebrauch in Teil A	17
3.4.2	Das „Erfüllen oder Begründen“ Prinzip	18
4	Der EasyWay2 DG Weiterentwicklungsprozess	19
4.1	Überarbeitung der Guidelines in 2011	19
4.2	Formale Mitgliedstaaten Billigung in 2012	19
4.2.1	Formale MS Konsultation und externe Stakeholder Beteiligung	20
4.2.2	Mediations- / Anpassungsphase	20
4.2.3	Formale Annahme	21
4.2.4	Veröffentlichung	21

Abbildungen und Tabellen

Abb. 1: Überblick über die EasyWay Aktivitäten	6
Abb. 2: Überblick über die EasyWay Deployment Guidelines und unterstützenden Dokumente Januar 2012	8
Abb. 3: Verkehrsinformationsuhr	9
Abb. 4: Beziehung zwischen den Core European Services und dem inhaltsbasierten Ansatz	10
Abb. 5: TM Kerndienste und Deployment Guidelines	12
Abb. 6: "European Added Value" Eigenschaften von lokalen IVS-Dienstinstanzen	15
Abb. 7: Fundament und Säulen der EasyWay Harmonisation	16
Abb. 8: Struktur der EasyWay Deployment Guidelines 2012	16
Abb. 9: DG2012 Prozessüberblick	20
Tabelle 1: Teil A – Erforderlicher Wortlaut	18

DRAFT

Abkürzungen

DG	Deployment Guideline (Einsatzempfehlung)
ESG	Expert and Study Group (Experten- und Studiengruppe)
EU	Europäische Union
EWSC	EasyWay Steering Committee (Lenkungsausschuss)
F&L	Freight and Logistics (Fracht- und Logistikwesen)
ICT	Information and Communication Technology (Informations- und Kommunikationstechnologie)
IT	Informationstechnology
ITS	Intelligent Transport Systems (Intelligente Verkehrssysteme, IVS)
MS	Mitgliedsstaat
OE	Operating Environment (Betriebsumfeld)
RFC 2119	Request For Comments 2119
SPB	Supervisory Programme Board (Aufsichtsrat)
TCC	Traffic Control Centre (Verkehrsleitzentrale)
TCT	Technical Coordination Team (Technisches Koordinationsteam)
TEN	Trans European Network
TERN	Trans European Road Network (Transeuropäisches Straßennetzwerk)
TIS	Traveller Information Services (Reiseinformationsdienste)
TM	Traffic Management (Verkehrsmanagement)
TMS	Traffic Management Services (Verkehrsmanagementdienste)

1 Das EasyWay Projekt

Das EasyWay Projekt wurde aufgrund der Forderungen nach schnellen und koordinierten IVS (Intelligente Verkehrssysteme) Implementationen in Europa sowie der Einführung von sog. IVS-Kerndiensten begonnen. Ziel des Projekts, das mit einer Laufzeit von 2007 bis 2013 aufgrund des IVS Aktionsplans der EU (Europäische Union) und des mehrjährigen Programms des TEN (Transeuropäisches Netzwerk) Fonds entstanden ist, ist der koordinierte Einsatz von IVS Diensten. Es wird davon ausgegangen, dass auf europäischer Ebene das ganze Potenzial von Intelligenen Verkehrssystemen nur voll ausgeschöpft werden kann, wenn der Einsatz der Dienste im notwendigen Maße harmonisiert ist.

Die übergreifenden EasyWay Projektziele für 2007 – 2009 auf dem TERN sind:

- 4-6% weniger Unfällen auf der Straße;
- 3-6% weniger Stauaufkommen und
- 1-3% weniger CO2 Emissionen.

Zusammenfassend lässt sich nach erster Evaluierung sagen, dass dort wo Dienste eingeführt wurden, der Nutzen im Einklang mit den Zielen des Projekts steht.

Für EasyWay 2 sind die Ziele für 2010-2012 wie folgt festgelegt:

- 4% weniger Unfälle
- 4% weniger Stauaufkommen und 2% weniger CO2 Emissionen

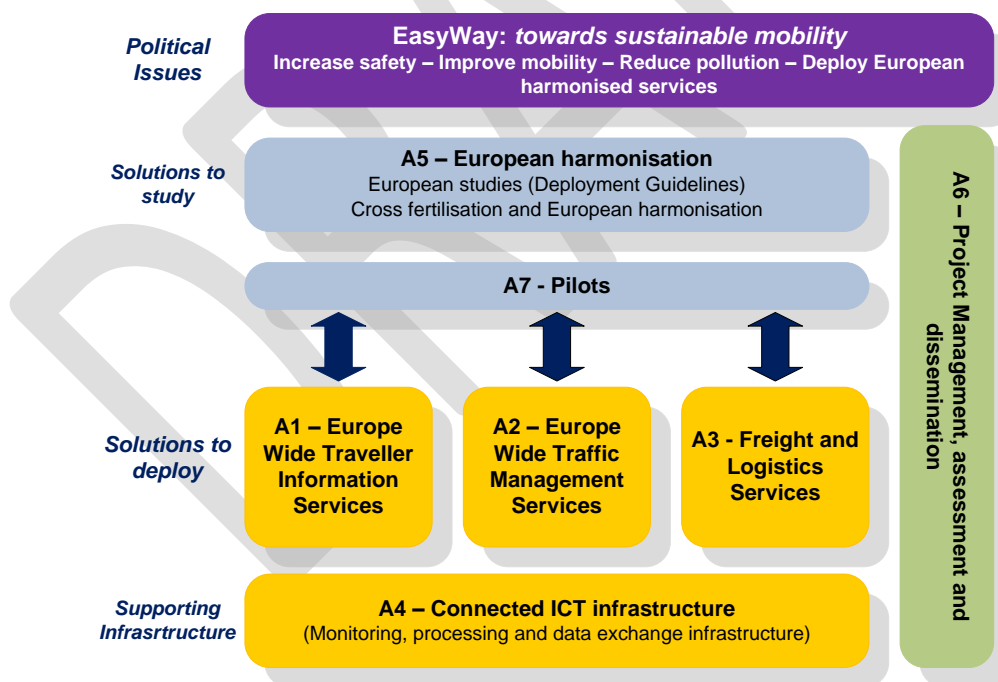


Abb. 1: Überblick über die EasyWay Aktivitäten

Die Durchführung von Implementationen ist eine wesentliche Zielsetzung von EasyWay (siehe Abb. 1). Für diese Aktivitäten wurden regionale Umsetzungspläne mit Fokus auf den Bedürfnissen der einzelnen Region bzw. der grenzüberschreitenden Bereiche mit den Zielen des EasyWay Programms abgestimmt. Diese Aktivitäten werden in den folgenden EasyWay Phasen angepasst und weiterentwickelt.

2 Die EasyWay Deployment Guidelines, Version 2012

2.1 Vorab Hinweis

Als Unterstützung bei der Umsetzung dieser Aktivitäten wurden sechs Experten- und Studiengruppen (ESG) ins Leben gerufen, deren Aufgabe die Entwicklung von detaillierten *Deployment Guidelines* („Empfehlungen zur Einführung von Intelligenten Verkehrssystemen“)¹ in ihrem jeweiligen Bereich war, um den Einsatz von IVS Diensten in Europa voranzutreiben.

Die erste Generation der EasyWay Deployment Guidelines ist mit dem Ziel entstanden, die vielen Beispiele und Erfahrungen aus Projekten in ganz Europa zu sammeln und in konzentrierter Form bereitzustellen. Dieser Vorgang wurde in 2010 mit Veröffentlichung der 2010er Versionen der EasyWay Deployment Guidelines abgeschlossen und hat die Einführung von Diensten in EasyWay stark unterstützt, durch:

- die Schaffung von Bewusstsein bei den EasyWay Akteuren über Erfahrungen in anderen Teilen Europas
- Aktivierung von Synergieeffekten durch Nutzung von Best-Practice-Beispielen aus Europa
- Beschleunigung von Implementationen aufgrund der Verfügbarkeit von Informationen zu wichtigen und kritischen Angelegenheiten

Da die Best-Practice-Beispiele erfolgreich zur Entwicklung von IVS Diensten in ganz Europa beigetragen haben, kann nun der nächste logische Schritt eingeleitet werden: die Empfehlung von jenen Elementen einzelner Dienste, die sich zum einen bei der Implementation lokaler Dienste erfolgreich bewährt haben und zum anderen einen Beitrag zu einem harmonisierten und interoperablen europäischen Dienst geleistet haben. Dieser Schritt wurde 2011 mit Erarbeitung und Bereitstellung der nächsten Generation von Deployment Guidelines unternommen. Die neue Generation enthält eine Reihe von Anforderungen und Empfehlungen für die Bereitstellung der Dienste und adressiert in erster Linie die Interoperabilität, Kontinuität, ein einheitliches Erscheinungsbild sowie europaweit akzeptierte Bewertungskriterien als entscheidende Erfolgsfaktoren zur Stärkung und Beschleunigung des IVS-Harmonisierungsprozesses.

Ein erster Entwurf von 20 EasyWay Deployment Guidelines und Unterstützungsdokumenten mit Stand Januar 2012 ist nun verfügbar und durchläuft den EasyWay Mitgliedstaaten Konsultationsprozess. Das folgende Bild gibt einen Überblick über die neue Generation der DG2012 Deployment Guidelines:

¹ Die Übersetzung von *Deployment Guideline* mit *Empfehlung zur Einführung von Intelligenten Verkehrssystemen* ist eine freie Übersetzung, die dem Leser ein Gefühl für die Bedeutung des Begriffs geben soll. Sie hat somit nur informativen Charakter und stellt keine offizielle Übersetzung dar. Die übersetzten Deployment Guidelines tragen den Namen „Einsatzempfehlung“.

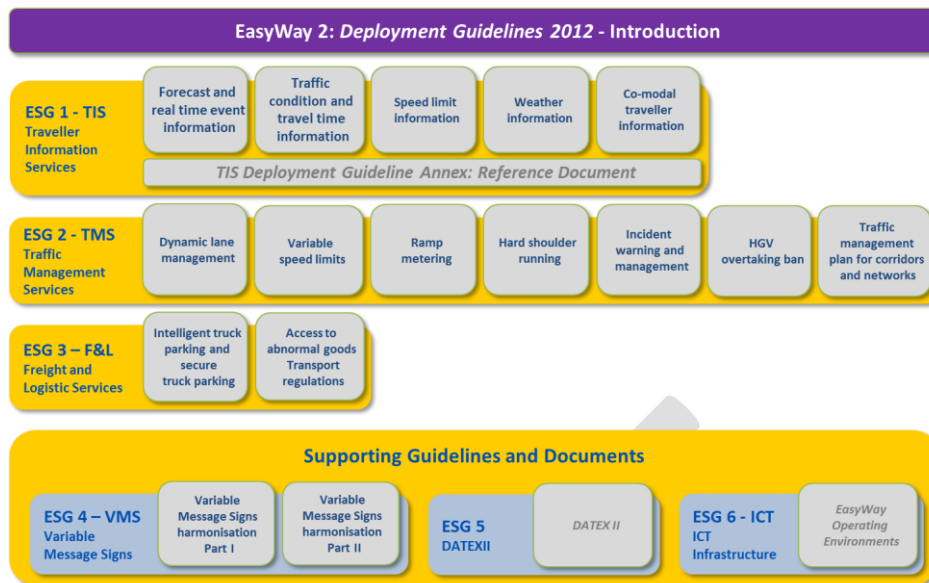


Abb. 2: Überblick über die EasyWay Deployment Guidelines und unterstützenden Dokumente Januar 2012

2.2 Die Bedeutung der EasyWay Deployment Guidelines für den ITS-Aktionsplan

Am 16. Dezember 2008 hat die Europäische Kommission einen großen Schritt zur Einführung und den Einsatz von IVS im Straßenverkehr gemacht. Der verabschiedete ITS Aktionsplan adressiert eine Anzahl von anzugehenden Maßnahmen und in der darauffolgenden ITS Richtlinie wurde das dazugehörige Rahmenwerk für deren Durchführung gelegt. IVS kann signifikant zu einem saubereren, sichereren und effizienteren Transportsystem beitragen. Das Ziel der Europäischen Kommission ist es, die nötige Dynamik zu einer beschleunigten Marktdurchdringung von durchaus ausgereiften IVS-Anwendungen und -Dienstleistungen in Europa zu schaffen.

Laut dem ITS Aktionsplan sind „als Beispiele für intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr (...) u. a. Managementsysteme für den Stadt- und Autobahnverkehr, elektronische Mautsysteme und Navigationssysteme zu nennen. Für die Vernetzung des Straßenverkehrs mit anderen Verkehrsträgern gibt es bislang jedoch keinen kohärenten europäischen Rahmen, der mit den vorgenannten Beispielen vergleichbar wäre“. Am EasyWay Programm 2007-2009 haben sich Straßenbetreiber und Stakeholder aus 21 EU-Mitgliedsstaaten beteiligt und diese Zahl hat sich in EasyWay 2 auf 24 erhöht. Die EasyWay 2 Deployment Guidelines werden einen Beitrag zu der Realisierung des ITS-Aktionsplans leisten. Trotzdem ist darauf hinzuweisen, dass die in den Aktionsbereichen 1 – 6 gesetzten Termine des Aktionsplans unter Umständen nicht ohne die Koordination der Aktivitäten der EasyWay Akteure mit denen der externen Partner, wie z.B. der privaten Informationsanbieter, erreicht werden können.

Um den Prozess von koordinierter Einführung von IVS zu beschleunigen, wurde der Aktionsplan mit einer Richtlinie verbunden, mit der gültige Rechtsstrukturen vorliegen. Damit sind für Mitgliedstaaten wie auch bezogen auf die Spezifikationen Verpflichtungen verbunden, welche von der Kommission in Zusammenarbeit mit der ITS Advisory Group noch definiert werden. Die Richtlinie wurde von der Kommission im Juli 2010 genehmigt und im Amtsblatt der Europäischen Union im August 2010 veröffentlicht.

2.3 Die EasyWay IVS-Kerndienste Deployment Guidelines, Version Jan 2012

2.3.1 ESG 1 - Europaweite Reiseinformationen & Ko-modalität

Im Idealfall sollten europaweite Verkehrsinformationsdienste kontinuierlich über regionale Grenzen hinweg und zwischen Mitgliedsstaaten angeboten werden. Momentan sind sie jedoch häufig voneinander isoliert oder nicht durchgängig. Der überspannende Zweck der Guidelines ist es, mit ihrer Hilfe Dienste zu entwickeln, die pan-europäisch zur Verfügung stehen. Hierbei werden die regionalen Dienste nicht nur mit einander verbunden, sondern sie sichern dem Reisenden auf dem gesamten TERN ein bekanntes Dienstniveau und eine vergleichbare Qualität des Dienstes (Dienst- und Qualitätsniveau) zu.

ESG1 ("Europe-wide Traveller Information Continuity & Co-modality") hat fünf Einsatzempfehlungen und ein Referenzdokument entwickelt, um das EasyWay Konzept der harmonisierten Reiseinformationsdienste in ganz Europa zu unterstützen. Die Dokumente werden dazu beitragen, die Bereitstellung von interoperablen Informationsdiensten in EasyWay II und darüber hinaus anzuleiten. Es handelt sich dabei um sich verändernde Dokumente, die im Laufe der Zeit weiterentwickelt und aktualisiert werden, um Fortschritte in Schlüsselaspekten der Implementierungen zu berücksichtigen, wie beispielsweise die Qualitätssicherung. Für neue Maßnahmen werden diese Dokumente auch zusätzliche Anleitungen bieten, welche Standards und Dienstqualitäten auf unterschiedlichen Straßennetz-Betriebsumfelder übernommen werden sollten.

Traveller Information Services (TIS) sind ein Schlüsselement der IVS-Bereitstellung. Sie sind darauf ausgelegt, dem europäischen Reisenden umfassende Verkehrsinformationen in Echtzeit bereitzustellen, damit er gut informierte Entscheidungen für seine Reise (Informationen vor der Reise) und während der Reise (unterwegs) treffen kann. Sie umfassen die Echtzeitinformationen des TERN (Trans European Road Network) sowie der Schnittstellen zum städtischen Straßennetzen und anderen Transportmethoden, insbesondere in städtischen Gebieten.

Die Bedeutung der verschiedenen Verkehrsinformationen während einer Reise sind in Abbildung 3 dargestellt

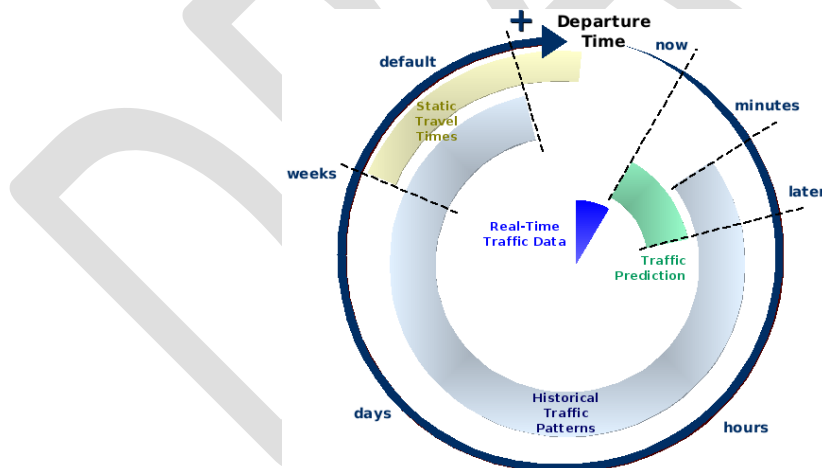


Abb. 3: Verkehrsinformationsuhr

Frühere Untersuchungen in EasyWay² haben drei Kerndienstbereiche für die Reiseinformation identifiziert, für die eine harmonisierte Bereitstellung erfolgen muss, um die oben beschriebenen Ziele und Vorgaben zu berücksichtigen. Es handelt sich um:

- Reiseinformationsdienste vor der Reise;
- Reiseinformationsdienste während der Reise;

² European Study 6, EasyWay, The EasyWay ITS Deployment Roadmap Version 0.91 September 2008

- Co-modale Reiseinformationsdienste

Neben diesen Kerndiensten wurden fünf Verkehrsinformationsdienste identifiziert, die über die Grenze „vor/während der Reise“ hinausgehen. Sie werden ihrem Informationsgehalt nach eingeordnet, und nicht danach, zu welchem Zeitpunkt der Reise der Reisende sie erhält. Die Beziehung zwischen den europäischen Kerndiensten und dem inhaltsbasierten Ansatz, der in den TIS Guidelines DG02-07 übernommen wurde, zeigt die folgende Abbildung:

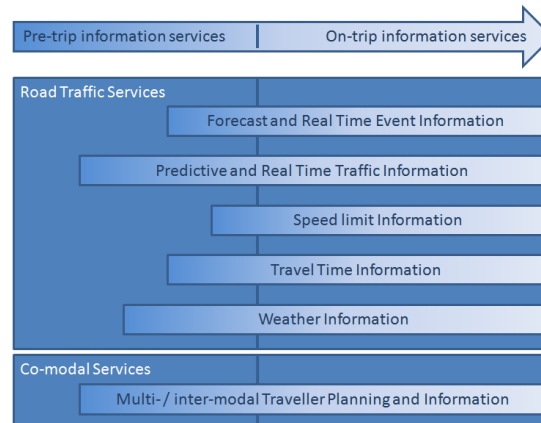


Abb. 4: Beziehung zwischen den Core European Services und dem inhaltsbasierten Ansatz

Das DG01 „TIS-Referenzdokument“ dient als Grundlage und Überblick für die wichtigsten Themen, die sich auf alle fünf dieser individuellen Reiseinformationsdienste auswirken. Es zeigt die gemeinsamen Aspekte für alle Dienste innerhalb der Reiseinformationsdienste auf und bietet den Kontext für inhaltspezifische Empfehlungen, die sich auf die in Abbildung 4 gezeigten Reiseinformationsdienste beziehen

Dieses Dokument leitet die Leser an, bei der Umsetzung von Verkehrsinformationsdiensten (TIS) die gesamte Informationskette zu berücksichtigen, verweist auf relevante Projekte und Initiativen und beschreibt, wie TIS mit anderen Diensten zusammenarbeitet. Es hat den Titel DG01, und die individuellen technischen Dokumente werden als die Empfehlungen DG02 bis DG07 bezeichnet. Das TIS-Referenzdokument bildet einen integralen Bestandteil jeder einzelnen Empfehlung DG02 bis DG07. Der Leser sollte sie als ein einziges Dokument betrachten (beispielsweise enthält die Empfehlung für Wetterinformationen die Guideline DG06 und das TIS-Referenzdokument).

2.3.2 ESG 2 – Europaweites Verkehrs- und Netzwerk Management & Ko-modalität

Verkehrsmanagement ist als Gesamtkonzept von Strategien und taktischen Maßnahmen für die Gewährleistung des Verkehrsflusses zu verstehen. Dieses ist in effizienter, effektiver und sicherer Art und Weise bei wiederkehrenden und nicht wiederkehrenden Ereignissen auf dem Verkehrsnetz definiert.

In diesem Zusammenhang sind die Ziele der Verkehrsmanagementdienste (TMS) für die europäischen Reisenden und Transportunternehmen Netzbeeinflussung in Realzeit zu gewährleisten, Verkehrsbeeinflussungsinformationen zu geben, Überlastungen auf der Strecke zu vermeiden sowie die Erkennung von Zwischenfällen und Notfällen und damit einen sicheren und effizienten Einsatz des zur Verfügung stehenden Straßennetzes zu gewährleisten.

Die Experten- und Studiengruppe Verkehrsmanagement (ESG2 – TMS) befasst sich mit allen Aspekten des Verkehrsmanagements auf dem europäischen Straßennetz auf strategischer, taktischer und operativer Ebene. Es umfasst Bereiche des Managements, Mobilität und Sicherheit und trägt damit zur Verwirklichung der Hauptziele von EasyWay bei.

ESG2-TMS deckt drei Kerndienste ab:

- Störungsempfindliche Straßenabschnitte (Sensitive road segments)
- Verkehrsmanagement auf Korridoren und Netzwerken (Traffic Management on corridors and networks)

- Störungsmanagement (Incident Management)

Die oben genannten Dienste decken Bereiche wie Sicherheit, Fragen der Rechtsdurchsetzung und Datenaustausch ab. Die ESG2 Gruppe behandelt die folgenden Themen jedoch nur insoweit, als dass sie einen direkten Bezug zu dem Betrieb und Management von Verkehr und Straßennetzen haben.

2.3.2.1 Management von störanfälligen Straßenabschnitten (Europäischer Kerndienst)

Ein störanfälliger Straßenabschnitt bezeichnet lokal begrenzte Abschnitte bei denen Handlungsbedarf besteht. Typische Beispiele sind Tunnel, Brücken, Baustellen, Abschnitte mit hoher Stauwahrscheinlichkeit, Unfallschwerpunkte und Gebirgspässe. Diese Abschnitte sind anfällig in Bezug auf Stau, Sicherheit, Wetterlage und Umwelteinflüsse.

Das Ziel dieses Dienstes ist die Umsetzung effizienter Verkehrsmanagementmaßnahmen, um ein garantiertes Minimum der Dienstqualität zu gewährleisten. Die zentralen Maßnahmen sind:

- dynamische Fahrstreifenführung
- variable Geschwindigkeitsbegrenzung
- Zuflussregulierung
- Temporäre Seitenstreifenfreigabe
- Störungsmanagement

Auf lange Sicht könnten auch Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden.

Beschreibung des Dienstes

Dieser Europäische Dienst sorgt für harmonisierte Verkehrslenkung gemäß Betriebsumfeld auf den wichtigsten Straßen des Europäischen Straßennetzes und dessen Schnittstellen zum städtischen Verkehr. Zukünftig werden harmonisierte europäische Verkehrsmanagementdienste zum Systembetrieb und deren Schnittstellen existieren, die in allen Mitgliedstaaten konform zu deren Vorschriften sind sowie den politischen Strategien der Straßenbetreiber entsprechen, z. B. die europäischen und nationalen Vorschriften für die Sicherheit in Tunneln.

2.3.2.2 Verkehrsmanagement auf Korridoren und Netzwerken (Europäischer Kerndienst)

Strategisches Verkehrsmanagement steigert die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur durch Grenz- oder Netzwerk übergreifende oder Straßenbetreiber übergreifende Kooperation. Der angestrebte Dienst umfasst das notwendige Verkehrsmanagement zur effizienten Nutzung des Straßennetzes und der Korridore in Europa unter Berücksichtigung grenzüberschreitender Aspekte und multi-modaler Kapazitäten. Der Anwendungsbereich umfasst regionale, nationale und grenzüberschreitende Pläne und deren Einführung. Verkehrsmanagement muss auf der technischen und auf organisatorischer Ebene gewährleistet werden. Bei grenzüberschreitender Zusammenarbeit müssen unterschiedlichste Faktoren zwischen den beteiligten Organisationen erfüllt werden.

Beschreibung des Dienstes

Dieser Europäische Dienst stellt Strategien (Pläne und die daraus folgenden Implementationen) regional, grenzüberschreitend, auf wichtigen Korridoren und auf dem TERN bereit. Dies ist notwendig um vordefinierte Bereiche von relevanten Verkehrssituationen und Veranstaltungen (einschließlich Verkehrsstörungen, Witterungseinflüsse, saisonale Verkehrsschwankungen, etc.) zu beherrschen und die aktuelle Verkehrslage durch vordefinierte Maßnahmen zu beeinflussen. Verkehrsmanagementpläne enthalten vordefinierte Kombinationen von Strategien und Maßnahmen, um die verschiedenen Verkehrssituationen auf dem Straßennetz zu bewältigen.

Der Dienst wird durch einen geeigneten Austausch von Informationen sowie einem abgestimmten Einsatz von Beeinflussungsmaßnahmen ermöglicht. Dazu gehört straßenseitige Infrastruktur, Infrastruktur auf

Verkehrszentralebene und die Einbeziehung vorhandener multi-modale Kapazitäten (technische Voraussetzung). Weiterhin sorgen Vereinbarungen und die Zusammenarbeit der Behörden dafür, dass koordinierte Maßnahmen nach vor-definierten Strategien erfolgen (organisatorische Voraussetzung).

Zum Beispiel müssen Schwellenwerte für die Ereignisbenachrichtigung, Aktivierung und Deaktivierung auf Basis der Verkehrssituation zwischen den verschiedenen Beteiligten definiert und vereinbart sein. Dies stellt sicher, dass ein gemeinsames Verständnis und der koordinierte Einsatz von Verkehrsmanagement-Maßnahmen auf regionaler und grenzüberschreitender Ebene bestehen.

2.3.2.3 Störungsmanagement (Europäischer Kerndienst)

Dieser Dienst definiert Service-Levels für die Störungsmanagement-Prozesse und bildet diese in Bezug auf die technischen Ressourcen (Kameras, Steuerung) und institutionelle Kapazitäten (Gesetzgebung, Zuständigkeiten, Vereinbarungen) ab. Er bietet einen "Gütesiegel" für das Straßennetz.

Er bietet Informationen, die eine Aussage über die Qualität des Störungsmanagementdienstes im Netzwerk machen.

Beschreibung des Dienstes

Dieser Europäische Dienst bietet Zugang zu Informationen über vorhandenes Störungsmanagement auf dem TERN. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses und zur Reduktion der negativen Auswirkungen von Störungen ist ein effektives Störungsmanagement erforderlich. Zunächst ist es nötig, die Qualität der Störungsdetektion, Benachrichtigung, Wiederaufhebung, etc... in Bezug auf jedes Betriebsumfeld zu erfassen. Der Fahrer sollte wissen, welcher Service-Level auf der Straße erwartet werden kann.

Zur Realisierung dieses Dienstes müssen Qualitätsstufen und Anforderungen für das Störungsmanagement in einheitlicher Weise für verschiedene Betriebsumfelder entwickelt werden. Beispiele: Zeitpunkt der Störungsdetektion, die Reaktionszeit der Rettungsdienste, Wiederaufhebung, Benachrichtigung. Diese Zeiten unterscheiden sich je nach Lage, verfügbarer Ausstattung und institutionellen Regelungen.



Abb. 5: TM Kerndienste und Deployment Guidelines

2.3.3 ESG 3 – Fracht- und Logistikdienste

Die EasyWay Domain Fracht- und Logistikwesen konzentriert sich auf Aktivitäten, bei denen eine Kooperation zwischen den Straßenverwaltungen und Betreibern, der Verkehrsindustrie und betroffenen Stakeholdern das Potential hat:

- die Effizienz von Straßentransporten zu erhöhen (z.B. weniger Verzögerungen)

- die negativen Auswirkungen von Straßentransporten zu reduzieren
- Ko-modalität und den Beitrag zu intermodalen Diensten zu unterstützen
- die Risiken von Fahrverhalten und Transportaufgaben zu reduzieren
- Konflikte zwischen Frachttransporten und anderen Fahrzeugen zu managen

Arbeitsergebnisse aus EasyWay 1 haben zwei zentrale Service-Bereiche identifiziert. Zum einen ist dies das intelligente LKW-Parken mit Fokussierung auf der Generierung und Verteilung von statischen und dynamischen Informationen über die Situation auf den Lkw-Parkplätzen an wichtigen überregionalen Straßen zur Überwachung der Ruhe- und Fahrzeiten, der andere Bereich ist der Transport von abnormalen Waren (Spezialtransporte) und gefährlichen Gütern mit dem Fokus auf dem Zugang zu den notwendigen Informationen und Verfahren für Spezialtransporte (Vorschriften und Genehmigungsverfahren, Ansprechpartner und länderspezifischen Antragsformulare für abnorme Transporte).

Innerhalb der ESG 3 sind zwei Deployment Guidelines mit dem Ziel entwickelt worden, dass Speditionen und LKW-Fahrer einen einfachen Zugang zu für sie relevanten Informationen des europäischen Straßennetzes einschließlich der dazugehörigen Dienstleistungen haben, die den Frachtverkehr effizienter, sicherer, ungefährlicher und für die Fahrer komfortabler machen. Das übergeordnete Ziel der Guidelines ist es, die bestehenden Dienstleistungen dahingehend zu erleichtern und weiterzuentwickeln, um eine wirklich pan-europäische Dimension des Dienstes auf dem TERN (Trans European Road Network) zu erreichen.

FLS-DG01 Guideline für intelligentes und sicheres LKW Parken

FLS-DG02 Guideline für den Zugang zu Spezialtransportvorschriften

Diese Dokumente geben Hilfestellung bei Implementierungen während und nach der EasyWay 2 Phase. Die Guidelines sind Dokumente, die sich im Laufe der Zeit weiterentwickeln und aktualisiert werden um bei aktuellen Entwicklungen in zentralen Sachfragen wie z.B. Qualitätssicherung auf dem neusten Stand zu sein. Sofern zukünftige Entwicklungen dies erlauben, werden diese Unterlagen auch Auskunft darüber geben, welche Standards und welcher Level der Dienstqualität auf unterschiedliche Betriebsumfelder im Straßennetz angewendet werden sollten.

2.4 Die EasyWay Unterstützenden Deployment Guidelines, Version 2012

2.4.1 ESG 4 – Wechselverkehrszeichen (Variable Message Signs, VMS)

Europäische Verkehrszentralen verbreiten wichtige Informationen zu Aspekten der Sicherheit und Mobilität über Wechselverkehrszeichen (VMS). Die meisten informativen Elemente einer Meldung werden in der jeweiligen Landessprache angezeigt. Diese Tatsache entspricht nicht unbedingt dem Wunsch von übergreifender Integration und Funktionalität innerhalb des TERN (und darüber hinaus). Die wohl beste Lösung wäre die Änderung der Prinzipien, nach denen VMS derzeit konzipiert sind. Nicht die Landessprache sollte im Vordergrund stehen, sondern die internationalen graphischen Verkehrszeichen. Piktogramme, abstrakte alphanumerische bzw. internationale Abkürzungen (und dann der Text) sollten primär Bestandteil sein. Dies stellt die Kompromisslösung von EasyWay ESG4 seit 2007 dar.

Diese spezielle VMS Sprache (mit dem Namen "Picto +") wird von der ESG4 entwickelt. Derzeit nehmen 14 Länder an dem Prozess teil und bringen ihr Know-How über VMS in der ESG4 ein, um jene Verkehrssituationen zu identifizieren, die harmonisiert werden sollten. Ein Großteil dieses Wissens wird in einer Bestandsaufnahme von nationalen Praktiken (das Working Book) gebündelt. Einige bestehende und neue Ideen (Meldungen, Piktogramme), die die globale Kommunikation mit den europäischen Fahrern durch VMS verbessern könnte, werden dann empirisch erprobt. Auf diese Weise werden neue "Wörter" geprägt, die es in dem Übereinkommen von 1968 noch nicht gibt. ESG4 bringt diese neuen Regeln und Piktogramme in das UNECE-WP.1 ein und schlägt sie als neue, notwendige, internationale Kommunikations-Tools vor. Wichtig ist: die rechtlichen Auswirkungen der EU-Mitgliedstaaten im Zusammenhang mit dem Übereinkommen von 1968 (UNECE) werden beachtet.

Mittlerweile ist eine Art Anleitung entstanden und in zwei Deployment Guidelines verfasst worden, wie die Informationen von VMS angezeigt werden sollen:

- **ESG4 DG01. Allgemeine Gestaltungsgrundsätze.** 33 VMS Gestaltungsgrundsätze bilden eine allgemeine Struktur für die Zusammensetzung der internationalen Meldungen. Eingebettet in diese Grundsätze sind wichtige Fragen betreffend der Fähigkeiten des Menschen (z.B. Erinnerung, Sehschärfe) sowie bewährte Praktiken der VMS-Verwendung (z. B. Nutzung alternativer VMS, Blinksignale, etc.). Die wichtigsten informativen Elemente (Piktogramme, Abkürzungen, alphanumerische Darstellung, Text) sind global betrachtet und die Prioritäten für eine Auswahl, Strukturierung, Kombination und Gebrauch sind in schriftlicher Form erklärt und festgelegt worden.
- **ESG4 DG02. Empfehlung zu besonderen Meldungen.** Das Erlernen und die Anwendung von 33 Gestaltungsgrundsätzen auf VMS aufgrund bestimmter Verkehrssituation ist nicht einfach. Eine detailliertere Auswahl bestimmter Meldungen ist ein sehr bequemes Hilfsmittel. Es ist bekannt, dass einige Verkehrssituationen häufiger auftreten als andere (das ist das Ziel der Arbeitsgruppe Book). In der DG02 werden die spezifischen, informativen Elemente und die endgültige Struktur für eine Reihe von VMS, kategorisiert in 5 grundsätzliche VMS-Typen, dargestellt (nur Text, Piktogramm-Text, Piktogramm-Piktogramm-Text, Piktogramm-Text-Piktogramm und Vollmatrix). Die Betreiber der Verkehrszentralen können aus der DG02 somit die richtige Meldung auswählen (gemäß der Empfehlungen der DG01, bereits einbezogen). Auch wenn die Anzahl von betrachteten Situationen in der DG02 steigen wird, so ist sie schon jetzt ein sehr funktionales Werkzeug im Sinne der europäischen Harmonisierung von VMS.

2.4.2 ESG 5 – DATEX II

Am 5. Oktober ist DATEX II als CEN / TS 16157 3.1 veröffentlicht worden. Mit diesem Meilenstein steht nun eine anerkannte Europäische Technische Spezifikation für die Modellierung und den Austausch von ITS-bezogenen Informationen zwischen vielen Partnern zur Verfügung. DATEX II wurde entwickelt, um eine standardisierte Schnittstelle für den Austausch von Verkehrsinformationen zwischen Verkehrszentralen, Dienstleistern, Verkehrsbetreibern und Medienpartnern zu ermöglichen. Die Spezifikation sorgt auf System-Ebene für einen harmonisierten Datenaustausch über Grenzen hinaus, um ein besseres Management des europäischen Straßennetzes zu ermöglichen. DATEX II wird eine maßgebende Rolle für die Umsetzung von integrierten ITS-Lösungen in Europa spielen. DATEX II wird derzeit im Rahmen des EasyWay Projekts entwickelt und gepflegt und wird von der Europäischen Kommission unterstützt.

Die DATEX II Deployment Guideline wurde entwickelt, um die spezifischen Aufgaben von DATEX II im Rahmen der EasyWay Implementationen und der ITS-Direktive zu beschreiben. Andere EasyWay Deployment Guidelines beziehen sich auf DATEX II als zu verwendenden Standard und stellen Informationen über die Datenelemente oder Klassen dar, die in einem bestimmten Dienst verwendet werden sollen (so genannte Profile). Insgesamt geben die Einsatzempfehlungen ein umfassendes Bild über den Stand der IVS-Entwicklung in Europa.

2.4.3 ESG 6 – IKT Infrastruktur

Das Ziel von EasyWay ist es, den Europäischen Verkehrsteilnehmern sog. Europäische Kerndienste anzubieten. Diese Dienste sollen sowohl in Inhalt und Funktionalität aufeinander abgestimmt (harmonisiert) sein, aber auch in ihrer Verfügbarkeit: Die Verkehrsteilnehmer sollen in einer bestimmten Umgebung einen bestimmten Dienst erwarten können. Als Grundlage für die Harmonisierung in EasyWay ist ein Werkzeug entwickelt worden, das solche Umgebungen in einer vereinbarten Form definiert. Dieses Werkzeug stellen die Betriebsumfelder (Operating Environments, OE) dar - eine Reihe von vordefinierten (Straßen-)Umgebungen, die die physischen Gegebenheiten der Straßen- und der Netzwerk-Typologie mit Verkehrssituationen kombiniert. Im Kern hat sich EasyWay auf einem Satz von 18 vordefinierten Betriebsumfeldern geeinigt, wobei jedes eine Kombination von drei Kriterien ist:

- Physikalische Eigenschaften - Autobahnen, andere 3/4 streifige Straßen oder 2- streifige Straßen
- Netzwerk-Typologie – Korridor, Netzwerk-, Kreuzungsfreies Streckenbindeglied (Link) oder Spot
- Eigenschaften des Verkehrs – Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit (mit optionalen Ergänzungen)

Die OE Kategorien sowie eine Anleitung für deren Klassifizierung ist in dem Dokument "EasyWay Betriebsumfelder" beschrieben.

3 Das EasyWay Harmonisierungskonzept

3.1 Ziel der Harmonisation

Das Ziel der EasyWay Harmonisierung ist es, einen europäischen Mehrwert für die Verkehrsteilnehmer zu schaffen. IVS-Dienste sollen mit Eigenschaften ausgestattet werden, die einen zusätzlichen Nutzen für überregionale und grenzüberschreitende Verkehrsteilnehmer erwirken.

Die Situation ist im folgenden Bild visualisiert:

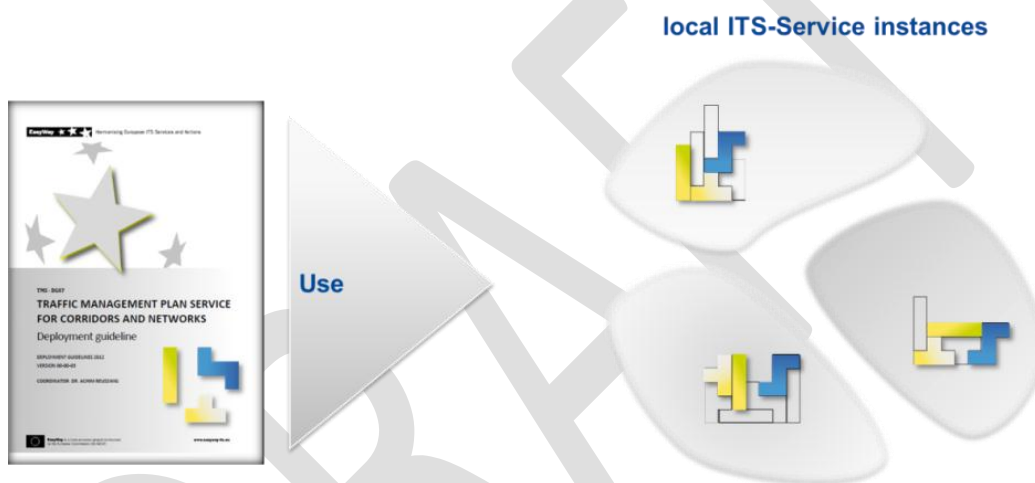


Abb. 6: "European Added Value" Eigenschaften von lokalen IVS-Dienstinstanzen

EasyWay sieht seine Aufgabe nicht in der Spezifikation interner Details von IVS-Diensten, z.B. maßgeschneiderte Anforderungen für die Ausschreibung solcher Systeme. Dies würde einen sehr umfangreichen und zeitintensiven Harmonisierungs- und Standardisierungsansatz wie z. B. eine gemeinsame europaweite Systemarchitektur für IVS-Dienste erfordern. Stattdessen werden Anpassungen zu bestehenden Spezifikationen und bereits in Betrieb befindlichen IVS-Lösungen in den Bereichen Schnittstellen (Interoperabilität) und Qualitätsmerkmale (einheitliches Erscheinungsbild, gleiche Bewertungskriterien) definiert.

Die interne Struktur und die Gestaltung dieser IVS-Dienste-Lösungen ist dennoch auch in Part B der EasyWay Deployment Guidelines 2012 aufgeführt (Beispiele von Implementierungen), jedoch hat Part B nicht den normativen Charakter von Teil A. Dies ist besonders wichtig, da jede Änderung (Erweiterung, Änderung, Neubeschaffung) von IT-Infrastruktur auf bestehenden (nationalen) oder auf dem Markt erhältlichen Produkten (Investitionsschutz) basieren muss.

3.2 Die Säulen der Harmonisation

Basierend auf einem in ganz Europa akzeptierten Verständnis der Natur und des Nutzens der einzelnen ITS-Dienste, basiert der europäische Mehrwert von EasyWay auf drei Schwerpunktbereichen, die in der folgenden Abbildung dargestellt sind:

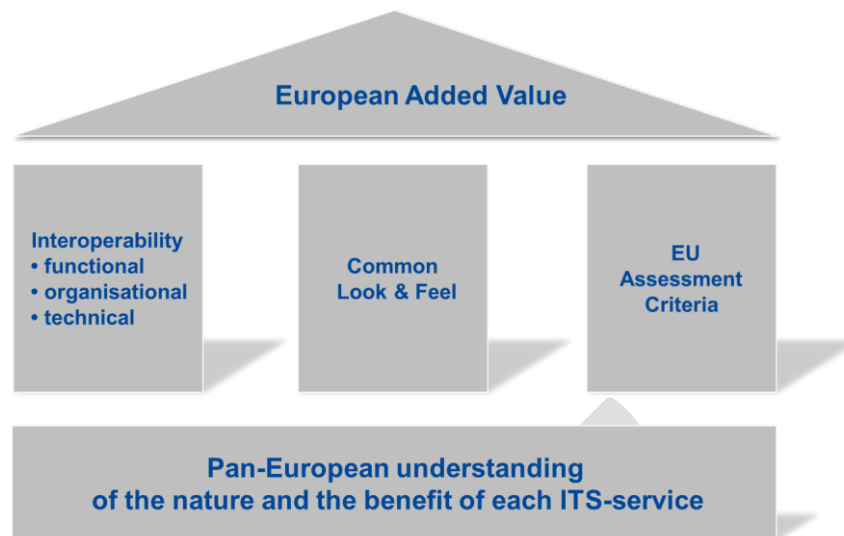


Abb. 7: Fundament und Säulen der EasyWay Harmonisierung

- **Interoperabilität** im Hinblick auf funktionale, organisatorische und technische Kooperation und Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen in der Bereitstellung und am Betrieb eines IVS-Dienstes beteiligten Betreibern und anderen Dritten
- **Einheitliches Erscheinungsbild (Common Look & Feel)** zur Darstellung des IVS-Dienstes in harmonisierter Art und Weise
- **europaweit akzeptierte Kriterien** zur Beurteilung von harmonisierten Dienstqualitäten sowie der Betriebsumfelder

3.3 Die EasyWay Deployment Guideline 2012 Struktur

Nach dem EasyWay Harmonisierungskonzept bestehen die EasyWay Deployment Guidelines 2012 aus vier Teilen, die im folgenden Bild dargestellt sind:

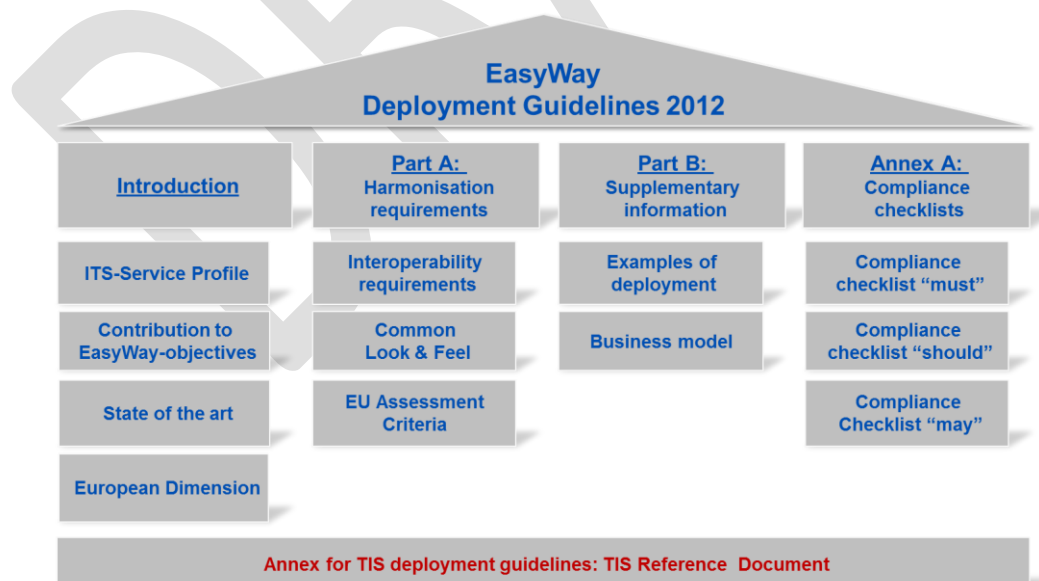


Abb. 8: Struktur der EasyWay Deployment Guidelines 2012

Die **Einführung** gibt einen Überblick über den IVS-Dienst. "Semi-Experten" (Entscheidungsträger ...) finden hier alle grundlegenden / allgemeinen Informationen über den jeweiligen IVS-Dienst. Das Profil des jeweiligen Dienstes ist im Vergleich zu den anderen Diensten herausgestellt.

In **Teil A** finden "Experten" (für den Einsatz, den Betrieb ...) Anforderungen aus Sicht eines Betreibers (vor allem wenn mehrere Behörden am Betrieb beteiligt sind). Teil A gibt Antworten auf die Frage, was für die Harmonisierung des EasyWay IVS-Kerndienstes benötigt wird:

- zur Sicherstellung der Interoperabilität / Kontinuität auf der organisatorischen und technischen Ebene mit einem ähnlichen benachbarten IVS-Dienst, der von einer anderen Organisation zur Verfügung gestellt wird
- sich dem Verkehrsteilnehmer in einer harmonisierten europäischen Art und Weise zu präsentieren (Darstellung)
- um eine Beurteilung auf Basis harmonisierter Kriterien bezogen auf Dienstqualität und Betriebsumfeld zu ermöglichen

Teil B enthält optionale Kenndaten und zusätzliche Informationen. Im Wesentlichen werden sie über Beispiele von Implementationen, Kosten / Nutzen-Analysen, Evaluationsberichten o.ä. gegeben.

Annex A listet die für die Harmonisierung eines IVS-Dienstes erforderlichen Anforderungen in Form einer Tabelle auf

3.4 Anwendung der EasyWay Deployment Guidelines 2012

3.4.1 Sprachgebrauch in Teil A

Wie oben erwähnt decken die EasyWay Deployment Guidelines 2012 jene Empfehlungen und Anforderungen ab, die nachweislich – im Hinblick auf Interoperabilität und ein einheitliches Erscheinungsbild – zu einer erfolgreichen IVS-Dienst Harmonisierung beitragen haben und die von den EasyWay Partnern als die Elemente vereinbart wurden, die Teil aller IVS –Service Implementierungen dieses Dienstes im Rahmen von EasyWay sein sollen. Konkrete Punkte zur Harmonisierung der Dienste auf lange und mittlere Sicht sind in Part A – Anforderungen zur Harmonisierung festgelegt.

Für die Zwecke der EasyWay Einsatzempfehlungen wird auf die bewährten Festlegungen der RFC 2119 (<http://www.ietf.org/rfc/rfc2119.txt>) zurückgegriffen, die zur Spezifikation der grundlegenden Internet-Standards verwendet werden:

Die Schlüsselwörter „MUSS“ („ERFORDERLICH“, „SOLL“), „DARF NICHT“ („SOLL AUF KEINEN FALL“), „SOLLTE“ („EMPFOHLEN“), „SOLLTE NICHT“ („NICHT EMPFOHLEN“), „KANN“ ("OPTIONAL") in diesem Dokument müssen gemäß RFC 2119 interpretiert werden.

Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Schlüsselwörter, deren Bedeutung und die möglichen Antworten im Zusammenhang mit Teil A.

Requirement wording	Meaning in RFC 2119	Meaning in EasyWay	Possible checklist answers
MUST (REQUIRED, SHALL)	the definition is an absolute requirement	there may exist insurmountable reasons to not fulfill (e.g. legal regulations...)	fulfilled: yes
MUST NOT (SHALL NOT)	the definition is an absolute prohibition		or Fulfilled: no - explanation of insurmountable reasons
SHOULD (RECOMMENDED)	there may exist valid reasons in particular circumstances to ignore a particular item, but the full implications must be understood and carefully weighed before choosing a different course.	The Definition is very close to a "MUST", "MUST NOT" Meaning in EasyWay conform to RFC 2119	fulfilled: yes
SHOULD NOT (NOT RECOMMENDED)	there may exist valid reasons in particular circumstances when the particular behavior is acceptable or even useful, but the full implications should be understood and the case carefully weighed before implementing any behavior described with this label		or Fulfilled: no - with explanation
MAY (OPTIONAL)	The item is truly optional. One deployment may choose to include the item because of particular local circumstances or because it is felt to deliver a special added value	Meaning in EasyWay conform to RFC 2119	fulfilled: yes - with explanation or Fulfilled: no

Tabelle 1: Teil A – Erforderlicher Wortlaut

3.4.2 Das „Erfüllen oder Begründen“ Prinzip

Der Inhalt des Abschnitts A ist von Natur aus eine Vorschrift und von den EasyWay-Partnern wird erwartet, dass ihre Implementationen in Übereinstimmung mit den Bestimmungen dieses Abschnitts erfolgen. Immer wenn konkrete Umstände in einem Projekt eine vollständige Einhaltung dieser Empfehlungen nicht ermöglichen, wird von den EasyWay-Partnern erwartet, dass sie eine detaillierte Begründung für die Notwendigkeit dieser Abweichung bereitstellen. Dieses Konzept ist bekannt als das Prinzip „Erfüllen oder Begründen“.

Es werden zwei Ebenen adressiert:

- Der technische Prozess - je Anforderung - um die Einhaltung der MUSS Anforderungen zu überprüfen, um die allgemeine Konformität zu überprüfen; diese muss von Fachleuten durchgeführt werden. Eine Implementation ist insgesamt dann konform, wenn sie alle MUSS Anforderungen erfüllt und alle SOLLTE Anforderungen, die nicht erfüllt wurden, ordnungsgemäß gemäß RFC2119 beschrieben sind: „es gibt in bestimmten Situationen möglicherweise gute Gründe, ein bestimmtes Element zu ignorieren. Vor der Entscheidung für das Einschlagen eines anderen Weges ist es jedoch wichtig, alle Auswirkungen zu kennen und sorgfältig abzuwägen.“
- Der politische / administrative / finanzielle Prozess zur Bewertung der allgemeinen Einhaltung einer Implementierung nach dem EasyWay Verständnis und dem „Erfüllen oder Begründen“ (comply or explain) Prinzip; dies ist etwas, dass z. B. im „End-of-Project Report“ am Ende des Projekts und auf der administrativen EasyWay-Ebene geschieht.

Die Abhängigkeit zwischen den beiden ist, dass wenn nach der technischen, detaillierten Überprüfung alle MUSS und SOLLTE Anforderungen wie oben beschrieben erfüllt sind (beachte, das können auch nicht-erfüllte Soll-Anforderungen sein, wenn ein triftiger Gründen angegeben wurde), ist die Gesamtbewertung "konform" und hinsichtlich der Einhaltung der Deployment Guidelines muss nichts mehr unternommen werden. Wenn die detaillierte Überprüfung unerfüllte MUSS und / oder unerfüllte SOLLTE Anforderungen ohne einen triftigen Grund offenbart, ist die Gesamtbewertung "nicht konform" und dies muss dann erklärt werden.

4 Der EasyWay2 DG Weiterentwicklungsprozess

4.1 Überarbeitung der Guidelines in 2011

In 2011 zielte der DG2012 Weiterentwicklungsprozess auf die Weiterentwicklung und Umstrukturierung der DG2010 Versionen unter Beachtung einer klaren Unterscheidung verschiedener Elemente ab:

- Einleitung
- Bindende Elemente (Part A)
- Zusätzliche Informationen (Part B).
- Anlagen (inklusive Anforderungs-Checkliste)

Die Anforderungen –die letztendlich den Part A ausmachen – sind durchnummeriert und eindeutig gemäß den folgenden Kategorien unterscheidbar:

- Funktional
- Organisatorisch
- Technisch
- Gemeinsames Erscheinungsbild (Common look & feel)
- Verknüpfung Dienstqualität vs. Betriebsumfeld

Ein erster Entwurf dieser neuen Dokumente war im Oktober 2011 Gegenstand einer intensiven Expertenbewertung, für die innerhalb und außerhalb von EasyWay mehr als 160 Experten gewonnen werden konnten. Bis Mitte Dezember wurden die Dokumente dann unter Beachtung der eingereichten Kommentare sowie einer internen Qualitätssicherung weiterentwickelt.

Der Anfang 2011 aufgestellte Zeitplan für diese erste Phase konnte eingehalten werden. Daher beschloss der EasyWay Lenkungsausschuss Mitte Dezember, ein Paket von 20 EasyWay Deployment Guidelines und Unterstützungsdokumenten für den EasyWay Mitgliedstaaten Konsultationsprozess freizugeben. Diese Dokumente bilden im Rahmen des EasyWay Programms die Basis für den harmonisierten, ggf. kombinierbaren Einsatz der EasyWay Kerndienste. Nicht jeder EasyWay Dienst ist in einer eigenen Deployment Guideline beschrieben, manche wurden wegen großer thematischer Überschneidungen in einer DG gemeinsam behandelt, um unnötige und verwirrende Wiederholungen zu vermeiden.

4.2 Formale Mitgliedstaaten Billigung in 2012

Im Dezember 2011 wurde das Paket der DG2012 EasyWay Deployment Guidelines auf der EasyWay Webseite (easyway-its.eu) veröffentlicht und der IVS Gemeinschaft bereitgestellt. Da die EasyWay Deployment Guidelines ein wichtiger Beitrag zur harmonisierten Einführung von IVS in ganz Europa sind, war es von größter Bedeutung, dass alle relevanten Akteure und Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten sowohl Kenntnis von den Deployment Guidelines haben als auch um die Möglichkeit wissen, deren Inhalt durch Stellungnahmen beeinflussen zu können. Daher bietet das vorgeschlagene Verfahren genügend Zeit für die Abstimmung eines solch wichtigen Prozesses in und zwischen den Mitgliedstaaten untereinander. Der beabsichtigte Zeitplan ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

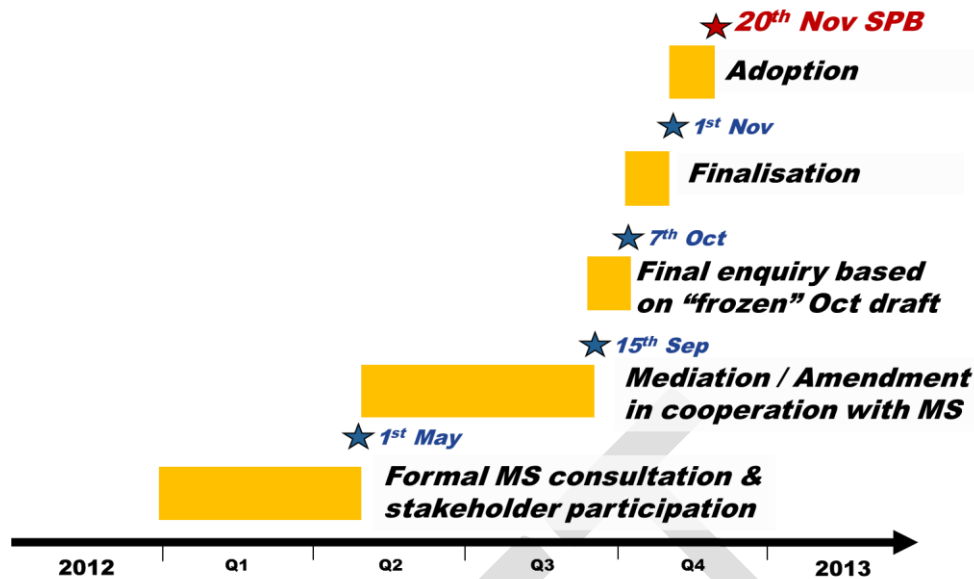


Abb. 9: DG2012 Prozessüberblick

4.2.1 Formale MS Konsultation und externe Stakeholder Beteiligung

Die Beratungsphase der Mitgliedstaaten hat Anfang Januar 2012 begonnen, als die ersten stabilen Entwürfe der DG2012 Deployment Guidelines vorlagen. Für Stellungnahmen ist ein Zeitraum von bis zu vier Monaten vorgesehen, um allen Akteuren und Behörden genügend Zeit für die Beratung gemäß der entsprechenden nationalen IVS-Architekturen und den entsprechenden Rollen und Verantwortlichkeiten innerhalb des jeweiligen Mitgliedstaats zu geben. EasyWay2 ist sich bewusst, dass die Mitgliedstaaten diese Zeit brauchen, damit alle erforderlichen internen Kommunikationsprozesse sichergestellt und mit der gebotenen Sorgfalt durchgeführt werden können. EasyWay2 bietet den Mitgliedstaaten bei Bedarf eine umfassende Unterstützung an, um etwa den DG2012 Überarbeitungsprozess zu erklären. Für die Mitgliedstaaten ist außerdem ein eigener Bereich auf der EasyWay Webseite eingerichtet, wo Hilfe, Zusatzinformationen und ein für Notfälle eingerichteter „Helpdesk“ zu finden sind.

Den Mitgliedstaaten wird nicht auferlegt, eine weitere detaillierte Bewertung der DGs durchzuführen – dies ist bereits während der intensiven Expertendurchsicht in 2011 erfolgt. Sie werden jedoch gebeten, eine klare Rückmeldung zu geben, ob die bindenden Harmonisierungselemente – die im Teil A enthalten sind – von ihrem Mitgliedsland als Vorgabe zur Entwicklung der angestrebten Dienstharmonisierung akzeptabel wären. Der Fokus der Mitgliedsländerkonsultation und die EW Erwartungen bezüglich der einzusendenden Kommentare liegt daher auf den ersten beiden Teilen des Dokuments – der Einführung und dem Teil A. Im Wesentlichen sind die Mitgliedsländer gebeten, folgende Frage zu beantworten:

Glauben Sie, dass diese Deployment Guideline Ihren Zielen in Bezug auf Harmonisierung und Interoperabilität von IVS in Ihrem Land dienen wird?

Die Mitgliedstaaten sind natürlich herzlich eingeladen, auch die informativen Kapitel aus Part B und die Annexe zu kommentieren. Beispiele aus den Mitgliedstaaten zur Einbindung in Part B sind auch weiterhin willkommen. Alle bindenden Elemente aus Part A finden sich in der Anlage und dort in der Konformitätsliste. Der 2012 Prozess enthält eine anschließende Phase, in der EW und die Mitgliedstaaten eng zusammenarbeiten werden.

4.2.2 Mediations- / Anpassungsphase

Der nachfolgende Zeitraum von Mai bis Mitte September 2012 ist dafür vorgesehen, die DG2012 Dokumente aufgrund des Feedbacks der Mitgliedstaaten und der externen Stakeholder zu verbessern. Auch für diese Aufgabe ist ein Zeitraum von fast vier Monaten vorgesehen, um durch eine intensive Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten und den externen Stakeholder zu verstehen, auf welchen Hintergründen die Stellungnahmen basieren und dadurch unterschiedliche Bemerkungen zusammenzuführen.

4.2.3 Formale Annahme

Finale Prüfung (15 Sep - 7 Okt 2012)

Der finale Entwurf wird an alle Mitgliedstaaten zur letzten Kommentierung gesendet.

Fertigstellung der EasyWay2 Deployment Guidelines (8 Okt – 31 Okt 2012)

In dieser Phase werden die Mitgliedstaaten und EW Experten in einer letzten Runde alle offenen Punkte bearbeiten und – wenn möglich - anpassen.

Annahme

Die Mitgliedstaaten erhalten die finale Version zur Annahme.

4.2.4 Veröffentlichung

Nach der formalen Annahme der DG2012 EasyWay Deployment Guidelines werden diese auf der EasyWay Webseite veröffentlicht und dienen somit fortan als ein wichtiger Bezugsrahmen für die Einführung von harmonisierten und kontinuierlichen IVS-Diensten in Europa!

DRAFT