

KOORDINIERUNGSSTELLE FÜR IT-STANDARDS (KOSIT)

Bremen

PROJEKTANTRAG: XTA: ENTWICKLUNG EINES IT-INTEROPERABILITÄTSSTANDARDS FÜR TRANSPORTVERFAHREN (KURZFASSUNG)

Anlage 1 zur Beschlussvorlage an den IT-Planungsrat

25.1.2012

1 Ausgangssituation

Die Koordination der Weiterentwicklung der Transportinfrastruktur, zu der Komponenten wie OSCI-Transport, DVDV und die PKI des Bundes zählen, wird im Auftrag des IT-Planungsrats von der KoSIT wahrgenommen (Errichtungskonzept, siehe Aufgabe 3.2.n., S. 24 ff.).

An diese Transportinfrastruktur können IT-Fachverfahren der öffentlichen Verwaltung direkt angebunden werden, um elektronische Daten zu senden und zu empfangen. Da neben dem Empfang und Versand oft weitere Serviceaufgaben durchgeführt werden sollen, die über die Aufgaben der Fachverfahren deutlich hinausgehen, werden häufig dedizierte Transportverfahren eingesetzt, die in einigen Ländern in Clearing- oder Vermittlungsstellen zentralisiert sind. Transportverfahren sind in Bezug auf ihre, meist historisch gewachsenen Funktionalitäten, Sicherheitsstandards und Schnittstellen sehr unterschiedlich ausgestattet.

Dies hat insbesondere zur Folge, dass die öffentliche Verwaltung keine verlässliche Servicequalität bzgl. Datensicherheit und Datenschutz bei der elektronischen Übermittlung von Daten für die gesamte Strecke erwarten kann.

2 Zieldefinition

Ziel des ggf. mehrstufigen Projektes ist die Entwicklung eines Mindeststandards für Transportverfahren: Es sollen einheitliche Vorgaben für fach- und XÖV-unabhängige Funktionen und Qualität von Transportverfahren mit ihren Schnittstellen abgestimmt werden, so dass diese von dem IT-Planungsrat verbindlich vorgegeben werden können. Im Fokus der Arbeit steht hierbei die Übertragung von XÖV-Nachrichten.

Durch das Projekt werden damit die Voraussetzungen geschaffen, dass die öffentliche Verwaltung bei der Übertragung von Daten zwischen Fachverfahren, insbesondere bei der länderübergreifenden Ende-zu-Ende-Kommunikation, zugesicherte Eigenschaften bzgl. Funktionalität, Servicequalität, Datenschutz und Datensicherheit einfordern und überprüfen kann.

Es ist *nicht* Projektgegenstand, Vorgaben für die Verfügbarkeit der Transportinfrastruktur innerhalb der Länder festzuschreiben oder übergreifende Service Level Agreements zu definieren. Vielmehr soll die öffentliche Verwaltung in die Lage versetzt werden, dies insbesondere in der länderübergreifenden Kommunikation tun zu können.

Grundsätzlich gilt, dass für kontrollierbare Bedingungen zwischen den Kommunikationsendpunkten die Festlegung auf fachunabhängige IT-Interoperabilitätsstandards notwendig ist. Durch die Festlegung auf Anforderungen an fachunabhängige Transportverfahren soll ein

wesentlicher Baustein ergänzt werden, wobei die vom KoopA-ADV etablierte Transportinfrastruktur nicht gefährdet oder in Frage gestellt wird.

Darüber hinaus sollen durch die Vereinheitlichung der Schnittstellen zwischen Transport- und Fachverfahren Kosten eingespart werden. Derzeit sind die Fachverfahren auf vielfältige Weise an die Transportverfahren angebunden. Dies führt bei den zentral betriebenen Clearing- und Vermittlungsstellen, aber auch bei den bundesweit eingesetzten Fachverfahren zu hohen Entwicklungs- und Pflegekosten.

Derzeit arbeiten Fach- und Transportverfahrenshersteller und -Betreiber daran, eine einheitliche Schnittstelle für den Austausch von Daten zwischen Fachverfahren und Transportverfahren zu schaffen. Prototypische Implementierungen dieser Schnittstelle, die nur einen einzelnen Aspekt des geplanten Projektes abdeckt, sind seit dem 1.10.2011 im Einsatz. Die oben genannten Ziele reichen deutlich über diese Arbeiten, die den Impuls für das Projekt gegeben haben, hinaus. Auch vertritt die KoSIT die Auffassung, dass die geleisteten Arbeiten bezüglich der Organisation des Entwicklungsprozesses und der technischen Qualität nicht den Anforderungen an einen fachunabhängigen Standard im Sinne des IT-Staatsvertrages erfüllen. Insbesondere hat sich aber gezeigt, dass die Interessen der öffentlichen Verwaltung nicht außerhalb der Strukturen des IT-Planungsrates durchgesetzt werden können.

2.1 Beschlusslage im Bereich der Innenministerkonferenz

Der AK I der IMK hat am 24./25.10.2011 den folgenden Beschluss gefasst:

1. Der AK I begrüßt die Bestrebungen zur Entwicklung eines fachunabhängigen IT-Interoperabilitätsstandards XTA/WS mit dem Ziel einer Vereinheitlichung des Zugangs von Fachverfahren zu der vom KoopA-ADV etablierten Transportinfrastruktur.
2. Er hält eine zeitnahe Standardisierung in den Strukturen des IT-Planungsrates für erforderlich und befürwortet die Anwendung einer funktionsfähigen allgemeinen Schnittstelle.

Aus diesen Gründen wird dem IT-Planungsrat vorgeschlagen, ein Projekt zu beauftragen, durch das XTA als ein fachunabhängiger Standard in Form funktionaler Anforderungen an Transportverfahren entwickelt wird. So wird auch dem vom AK I der IMK geäußerten Wunsch zur Entwicklung und Anwendung einer funktionsfähigen, allgemeinen Schnittstelle Rechnung getragen. (Der Name „XTA“ steht für „XÖV-Transport-Adapter“.)

3 Umsetzung

Konkretisiert werden die oben genannten Ziele durch folgende Teilaufgaben:

1. Es sollen Mindeststandards für fachunabhängige Transportverfahren definiert werden.
2. Es sollen Schnittstellen spezifiziert werden, durch deren Nutzung die sichere Übertragung der Daten zwischen Transport- und Fachverfahren (auch innerhalb eines Landes und Rechenzentrums) für die öffentliche Verwaltung kontrollierbar gemacht werden kann. Als eine Teilaufgabe soll die Spezifikation dieser Schnittstelle zwischen Fach- und Transportverfahren als OSCI 2-Profil umgesetzt werden. (Hiervon unberührt ist der Einsatz von OSCI-Transport.)
3. Es soll geklärt werden, wie die Konformität von Transport- und Fachverfahren unter Berücksichtigung der jeweiligen Anwendungsszenarien überprüft werden kann.

3.1 Arbeitspakete

Es gibt drei Arbeitspakete:

1. Technische Aufgaben, zu denen insbesondere die UML-Modellierung als Teil der Spezifikationen und eine XÖV-konforme Dokumentation gehören.

2. Klärung von Rechtsfragen und Fragen zum Leistungsumfang, zur erwarteten Qualität und zur Konformitätsüberprüfung. Hierbei wird mit den etablierten Gremien, insbesondere mit der KoopGr Informationssicherheitsleitlinie zusammengearbeitet.
3. Qualitätssicherung mit Blick auf Einhaltung der Zielvorgaben und generelle Umsetzbarkeit in den Ländern.

Die Projektleitung wird durch die KoSIT übernommen.

3.2 Ergebnisse

Dem IT-Planungsrat sollen Beschlussvorschläge zu folgenden Themen unterbreitet werden:

1. Zum verbindlichen Einsatz von Transportverfahren, die konform zu den definierten Anforderungen sind („XTA-konform“),
2. zum verbindlichen Einsatz XTA-konformer Schnittstellen zwischen Fach- und Transportverfahren,
3. zum Verfahren der Konformitätsüberprüfung von Transportverfahren und der Schnittstellen zwischen Transportverfahren und Fachverfahren,
4. für ggf. notwendige Folgeaktivitäten.

4 Nutzenerwartung

Es können zukünftig verlässliche Aussagen über die Servicequalität in der Ende-zu-Ende-Kommunikation gemacht werden. Kontrollierbare Sicherheits- und Datenschutzerfordernungen werden für die gesamte Strecke gestaltbar sein.

Außerdem werden durch folgende Auswirkungen Kosteneinsparungen erwartet:

1. Reduzierung der Kosten durch die Möglichkeit zur Reduzierung der Anzahl der betriebenen Transportverfahren;
2. Ein vereinfachter Betrieb der Transportverfahren durch eine reduzierte Anzahl von Schnittstellen;
3. Erreichung eines höheren Sicherheitsniveaus und dessen Überwachung mit weniger Ressourcen, da es sich um öffentliche, qualitätsgesicherte Standards handelt;
4. Reduktion des Aufwands für die Inbetriebnahme und Betrieb der Schnittstellen (Test, Fehlersuche ...);
5. Möglichkeit, bei Ausschreibungen auf eine vorhandene, öffentliche Spezifikation Bezug zu nehmen;
6. Für die öffentliche Verwaltung ein leichteres Outsourcing der Aufgaben des Transports aufgrund der größeren Transparenz.

5 Geplanter Aufwand

70 Personentage fallen innerhalb der KoSIT für Projektleitung und inhaltliche Mitarbeit an. Dies kann durch das Errichtungskonzept, 3.2.n. abgedeckt werden.

Für folgende Teilaufgaben werden gemäß Errichtungskonzept 6.2., Abschnitt 2 zusätzliche Mittel benötigt:

- Ca. 50.000 Euro für UML-Modellierung und XÖV-konforme Dokumentation,
- Ca. 40.000 Euro für Umsetzung der Spezifikation der Schnittstellen zwischen Fach- und Transportverfahren als OSCI-2 Profil.