

austriatech

 Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

**Informationsveranstaltung: IVS-Richtlinie
2010/40/EU, novelliertes IVS-Gesetz,
Aktualisierungen der Delegierten
Verordnungen**

23.09.2026, 09:30-12:30 Uhr - online

Agenda

Zeit	Thema	Vortragende
09:30-09:35	Begrüßung: Agenda und Ziele der Veranstaltung	Anton Rauchmann, AustriaTech
09:35-10:10	Gesetzliche Grundlagen: IVS-Richtlinie, novelliertes IVS-Gesetz und strategischer Zusammenhang	Helge Molin, Iris Lindner, BMIMI
10:10-10:25	AustriaTech- Aufgaben entsprechend des novellierten IVS-Gesetzes	Damaris Anna Gruber, AustriaTech
10:25-11:05	Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme - Delegierte Verordnung (EU) 2022/670	Alice Neugebauer, AustriaTech
11:05-11:20	Kaffeepause	
11:20-12:00	Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationssysteme - Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926	Katharina Helfert, BMIMI
12:00-12:20	Arbeitsprogramm der Kommission für die kommenden Jahre hinsichtlich der möglichst unentgeltlichen Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer - Delegierte Verordnung (EU) 886/2013	Helge Molin, BMIMI
12:20-12:30	FAQ-Session, Zusammenfassung	Anton Rauchmann, AustriaTech
12:30	Ende der Veranstaltung	

Ziele der Veranstaltung

Überblick zu **europäischen Richtlinien** und **gesetzlichen Grundlagen** geben

Über **Änderungen** hinsichtlich des novellierten IVS-Gesetzes und der Delegierten Verordnungen informieren

Aufzeigen der **Rolle der AustriaTech**

Verpflichtungen und Aufgaben betroffener Stakeholder darlegen

Unterstützungsleistung & Beratung durch die Nationale Stelle laut §13 IVS-Gesetz/ durch den Nationalen Zugangspunkt (NAP) darstellen

Benefits für Stakeholder, welche sich am NAP registrieren, aufzeigen

Was sind Intelligente Verkehrssysteme (IVS)?



© European Climate Infrastructure and Environment Executive Agency, 2025

Intelligente Verkehrssysteme (IVS) sind moderne Systeme, die digitale Technologien, Sensoren und Daten nutzen, um Verkehrssicherheit, Verkehrsfluss und die Koordination verschiedener Verkehrsträger zu verbessern.

Beispiele sind u.a.:

- Intelligente Ampeln
- Verkehrsleitsysteme und Verkehrsmanagement
- Warnmeldungen zu Baustellen und Staus
- Navigationssysteme
- Elektronische Mauterhebung

Warum Intelligente Verkehrssysteme (IVS)?



Mehr Sicherheit
und Effizienz im
Straßenverkehr



Minimierte
Umweltbelastung
und
Kosteneinsparungen durch
Optimierung von
Verkehrsabläufen



Verbesserte Reise-
informationen für
alle Verkehrsteil-
nehmenden und
effizientere
Reiseplanung



Verbesserung des
öffentlichen
Verkehrs durch
Echtzeitinforma-
tionen und
Priorisierung



Auffindbare,
aktuelle und
interoperable
(Meta-)Daten als
Schlüssel von
Intelligenten
Verkehrssystemen



Gesetzliche Grundlagen

Helge Molin, Iris Lindner
BMIMI

Novelle des IVS-Gesetzes

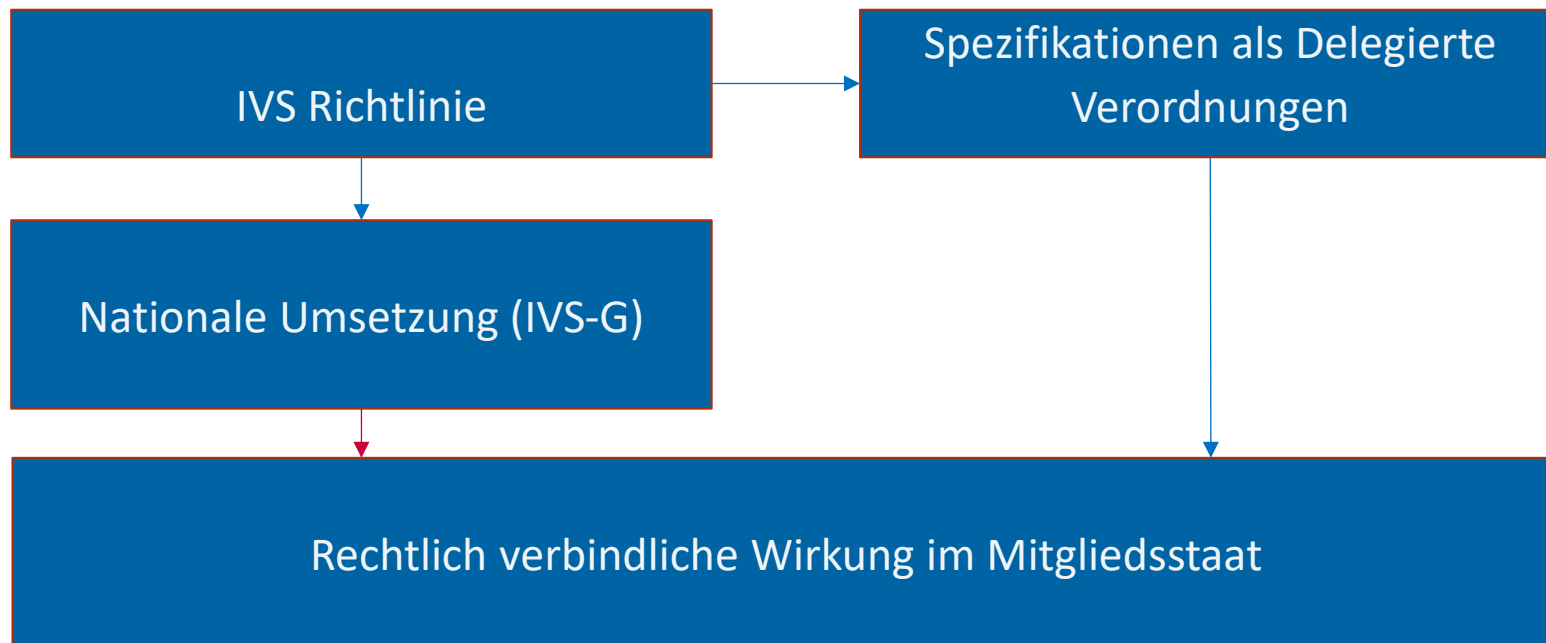
Umsetzung der revidierten Richtlinie 2010/40/EU in Österreich

DI Helge Molin und Mag. Iris Lindner
BMIMI II/IVS-DT
Wien, 23. September 2026

IVS-Richtlinie 2010/40/EU

- Richtlinie 2010/40/EU für die Einführung Intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (2010)
- Die IVS-RL ist eine Rahmenrichtlinie, welche die KOM ermächtigt Spezifikationen als Delegierte Rechtsakte anzunehmen. Sofern es sich um Delegierte Verordnungen handelt, sind diese direkt in den MS anzuwenden.
- Die IVS-RL soll die koordinierte und effiziente Einführung und Nutzung von IVS Diensten in der EU, durch die Ausarbeitung und Nutzung entsprechender Standards und Spezifikationen, sicherstellen.
- Die „neue“ IVS RL wurde am 30.11.23 im OJEU veröffentlicht.
- Das IVS-Gesetz (BGBl 2013 I 38) stellt nationale Umsetzung der IVS-RL in Österreich dar.

Funktionsweise der IVS-Richtlinie 2010/40/EU und der DVO



IVS-Richtlinie 2010/40/EU: Artikel 2 - Vorrangige Bereiche

	Alt	Neu
Vorrang. Bereich I	Optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten - a, b, c	IVS-Informations- und Mobilitätsdienste;
Vorrang. Bereich II	Kontinuität der IVS-Dienste in den Bereichen Verkehrs- und Frachtmanagement	IVS-Dienste in den Bereichen Reise-, Transport- und Verkehrsmanagement
Vorrang. Bereich III	IVS-Anwendungen für die Straßenverkehrssicherheit - d, e, f	IVS-Dienste für die Straßenverkehrssicherheit;
Vorrang. Bereich IV	Verbindung zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur	IVS-Dienste für kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilität

Gemäß Artikel 7, ist für jede der vorrangigen Maßnahmen ein eigener delegierter Rechtsakt zu erlassen. Der Umfang der vorrangigen Bereiche ist in Anhang I präzisiert.

IVS-Richtlinie 2010/40/EU

Vorrangige Maßnahme	Beschreibung	Status
a	die Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reise- Informationsdienste	Delegierte Verordnung 2017/1926 (Revision 2023)
b	die Bereitstellung EU-weiter Echtzeit- Verkehrsinformationsdienste	Delegierte Verordnung 2022/670
c	Daten und Verfahren, um Straßennutzern, soweit möglich, ein Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen unentgeltlich anzubieten	Delegierte Verordnung 886/2013
d	harmonisierte Bereitstellung einer interoperablen EU-weiten eCall-Anwendung	Delegierte Verordnung 305/2013 (Revision 2024)
e	Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge	Delegierte Verordnung 885/2013
f	Bereitstellung von Reservierungsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge	Derzeit keine Umsetzung geplant

Was konkret geben die Delegierten Verordnungen vor...

Vorgaben für das Bereitstellen von Daten:

- Ziel: „Zugänglichkeit von Daten“ in maschinenlesbarer Form
- Datenhalter stellen Daten zur Verfügung
- Beschreibung der Daten die bereitgestellt werden müssen (Annex: Daten(sets) unterteilt nach statischen und dynamischen Daten)
- Normen und technischen Spezifikationen (für Zugänglichkeit, Austausch, Weiterverwendung) basierend auf NeTEx, SIRI, DATEX II
- Zeitrahmen bis wann die Daten bereitgestellt werden müssen
- Bereitstellung über einen nationalen Zugangspunkt (NAP) auf Metadatenebene =>
<https://www.mobilitaetsdaten.gv.at>
- Datenaktualisierung, Bestimmungen für die Weiterverwendung und Einhaltungsprüfung

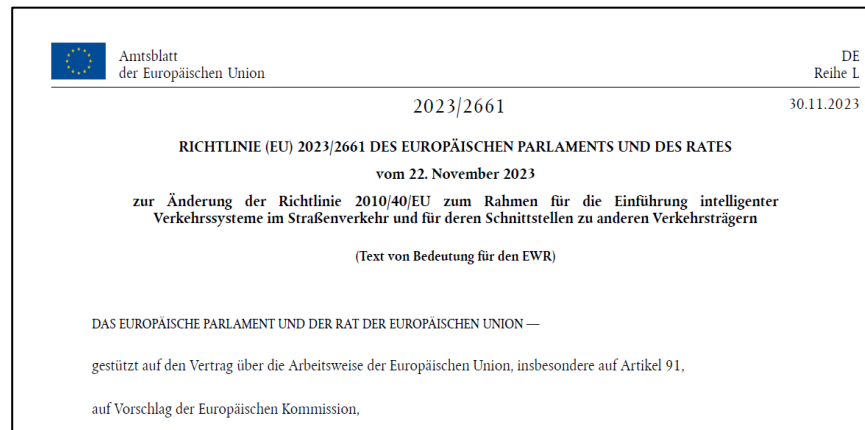
Bisherige Umsetzung der IVS-RL in AT IVS-Gesetz BGBl 2013 I 38

Umsetzung der „Rahmenrichtlinie“ als „Rahmengesetz“,

- Verordnungsermächtigung für FBM/HBM Delegierte Rechtsakte per Verordnung für verbindlich zu erklären, wenn dies erforderlich ist.
 - Alle Spezifikationen der KOM bis dato als Delegierte VO angenommen. Diese gelten direkt, auch ohne VO der FBM/HBM, daher auch bis dato keine VO des BMVIT/BMK/BMIMI in diesem Bereich.
- Keine Verpflichtung zur Datenerhebung.
- Neutrale Stelle für IVS Dienste.
- Berichtspflichten (Verkehrstelematikbericht an das Parlament).

IVS Richtlinie neu

- Änderungen zur geltenden RL
 - Neue Vorrangige Bereiche
 - Konkretisierung hinsichtlich C-ITS Diensten (Artikel 10a)
 - Neue Bestimmungen im Artikel 6 (Datenverfügbarkeit)
 - Erweiterung des Anhangs Annex III und IV



- Datenverfügbarkeit
- Räumlicher Geltungsbereich

IVS Richtlinie neu – Artikel 1 Absatz 2

- In Artikel 1 wird folgender Absatz 2a eingefügt:
- „(2a) Diese **Richtlinie sieht die Verfügbarkeit von Daten und die Einführung von IVS-Diensten in den vorrangigen Bereichen nach Artikel 2** vor, wobei die **bestimmte geografische Abdeckung für Daten in Anhang III** und die **bestimmte geografische Abdeckung für IVS-Dienste in Anhang IV** festgelegt ist.“

IVS Richtlinie neu – Artikel 6a

Verfügbarkeit von Daten und Einführung von IVS-Diensten

(1) Wenn die zugrunde liegenden Informationen bereits vorliegen, stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass Daten mit der für jede in Anhang III aufgeführte Datenart angegebenen geografischen Abdeckung verfügbar sind.

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Daten, die zugrunde liegenden Informationen entsprechen, die zu dem in der dritten Spalte des Anhangs III festgelegten Zeitpunkt oder danach erstellt oder aktualisiert wurden, unverzüglich zur Verfügung gestellt werden.

Die Mitgliedstaaten stellen ferner sicher, dass — sofern in Anhang III nichts anderes bestimmt ist — andere Daten, die allen vor dem in der vierten Spalte des genannten Anhangs festgelegten Zeitpunkt erstellten oder aktualisierten bestehenden zugrunde liegenden Informationen entsprechen, nach diesem Zeitpunkt unverzüglich zur Verfügung gestellt werden.

Ist in der vierten Spalte des Anhangs III kein Zeitpunkt angegeben, werden die anwendbaren Zeitpunkte im Wege von nach Artikel 7 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegt.

Die nach diesem Absatz festgelegten Fristen gelten nur für die vorhandene Infrastruktur. Für Infrastruktur, die zu einem späteren Zeitpunkt fertiggestellt wird, ist ihr Fertigstellungszeitpunkt als das jeweilige Fristende zu verstehen.

Die Mitgliedstaaten stellen bis zu demselben Zeitpunkt sicher, dass diese Daten über die NAP zugänglich sind.

IVS Richtlinie neu – Artikel 7

Änderungen des Anhangs III

(1) Vor dem Erlass von delegierten Rechtsakten nach diesem Artikel prüft die Kommission als Teil des wiederkehrenden Konsultationsverfahrens und zusammen mit den von den Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen und mit den Akteuren die Reife der Beschreibungen des digitalen Inhalts der Datenarten, die gemäß Artikel 6a zur Verfügung gestellt werden sollen, und stellt sicher, dass die entsprechenden vorbereitenden Arbeiten abgeschlossen sind.

(1a) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, nach einer Kosten-Nutzen-Analyse und angemessenen Konsultationen sowie unter Berücksichtigung der Marktentwicklungen und technologischen Entwicklungen in der gesamten Union, gemäß Artikel 12 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um Anhang III zu ändern, indem sie

- a) Datenarten hinzufügt, die in den Geltungsbereich einer der in Anhang III angeführten Datenkategorien oder -unterkategorien fallen und in den gemäß Artikel 6 Absatz 8 festgelegten Spezifikationen aufgeführt sind, soweit eine Kosten-Nutzen-Analyse ergibt, dass die Verfügbarkeit dieser Datenarten in Bezug auf die Nachhaltigkeit, die Sicherheit oder die Effizienz des Verkehrs und das Verkehrsmanagement erhebliche und eindeutig begründete Vorteile und Verbesserungen mit sich bringt, und die anwendbaren Zeitpunkte festlegt,
- b) Datenarten aus Anhang III streicht, wenn dies eindeutig gerechtfertigt ist, und
- c) anwendbare Zeitpunkte für die in Anhang III aufgeführten Datenarten, für die mit Stand vom 20. Dezember 2023 keine Zeitpunkte festgelegt sind, festlegt.

ANHANG III

„ANHANG III

Liste der Datenarten

Datenart	Geografische Abdeckung	Datum gemäß Artikel 6a Absatz 1 Unterabsatz 2	Datum gemäß Artikel 6a Absatz 1 Unterabsatz 3
1. Daten in Bezug auf die Bereitstellung EU-weiter Straßenverkehrsinformations- und -navigationdienste (gemäß Anhang I Vorrangiger Bereich I Nummern 1.2 und 1.3):			
1.1. Kategorie: Gegebenenfalls statische und dynamische Straßenverkehrsvorschriften in Bezug auf:			
Unterkategorie: — Zufahrtsbedingungen für Tunnel — Zufahrtsbedingungen für Brücken — Geschwindigkeitsbegrenzungen — Überholverbote für Lastkraftwagen — Beschränkungen von Gewicht und Abmessungen (Länge/Breite/Höhe)	Das transeuropäische Kernstraßennetz	31. Dezember 2025	31. Dezember 2027
	Das transeuropäische Gesamtnetz für Straßen, andere Autobahnen und Abschnitte von Fernstraßen mit einem durchschnittlichen Gesamttagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 8 500 Fahrzeugen sowie alle Straßen in den Städten im Zentrum jedes städtischen Knotens im Sinne von Artikel 3 Buchstabe p der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ , der in der genannten Verordnung angeführt ist, einschließlich von den Städten verwalteter städtischer Knoten. Der Mitgliedstaat kann beschließen, die Abdeckung in Städten im Zentrum von städtischen Knoten auf Straßen mit einem durchschnittlichen Tagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 7 000 Fahrzeugen zu beschränken. Der Mitgliedstaat, der sich dafür entscheidet, teilt dies der Kommission bis zum 31. Dezember 2026 mit	31. Dezember 2026	31. Dezember 2028
Unterkategorie: — Einbahnstraßen	Straßeninfrastruktur in den Städten im Zentrum jedes städtischen Knotens im Sinne von Artikel 3 Buchstabe p der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013	31. Dezember 2025	31. Dezember 2027
Unterkategorie: — Lieferverkehrsbestimmungen	Straßeninfrastruktur in den Städten im Zentrum jedes städtischen Knotens im Sinne von Artikel 3 Buchstabe p der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013	31. Dezember 2026	Gemäß Artikel 7 Absatz 1a Buchstaben a, b und c zu erlassende delegierte Rechtsakte

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1).

IVS Richtlinie neu – Anhang III

- Geltungsbereich über das TEN Netz hinaus.
- Konkrete Umsetzungszeitpunkte.

Datenart	Geografische Abdeckung	Datum gemäß Artikel 6a Absatz 1 Unterabsatz 2	Datum gemäß Artikel 6a Absatz 1 Unterabsatz 3
Unterkategorie: — Fahrtrichtung auf Fahrbahnen für beide Richtungen	Das transeuropäische Kern- und Gesamtnetz für Straßen, andere Autobahnen und Abschnitte von Fernstraßen mit einem durchschnittlichen Gesamttagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 8 500 Fahrzeugen sowie alle Straßen in den Städten im Zentrum jedes städtischen Knotens im Sinne von Artikel 3 Buchstabe p der Verordnung (EU) Nr. 1 315/2013, der in der genannten Verordnung angeführt ist, einschließlich von den Städten verwalteter städtischer Knoten. Der Mitgliedstaat kann beschließen, die Abdeckung in Städten im Zentrum von städtischen Knoten auf Straßen mit einem durchschnittlichen Tagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 7 000 Fahrzeugen zu beschränken. Der Mitgliedstaat, der sich dafür entscheidet, teilt dies der Kommission bis zum 31. Dezember 2026 mit.	31. Dezember 2026	Gemäß Artikel 7 Absatz 1a Buchstaben a, b und c zu erlassende delegierte Rechtsakte
Unterkategorie: — Verkehrspläne	Das transeuropäische Kern- und Gesamtnetz für Straßen, andere Autobahnen und Abschnitte von Fernstraßen mit einem durchschnittlichen Gesamttagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 8 500 Fahrzeugen sowie alle Straßen in den Städten im Zentrum jedes städtischen Knotens im Sinne von Artikel 3 Buchstabe p der Verordnung (EU) Nr. 1 315/2013, der in der genannten Verordnung angeführt ist, einschließlich von den Städten verwalteter städtischer Knoten. Der Mitgliedstaat kann beschließen, die Abdeckung in Städten im Zentrum von städtischen Knoten auf Straßen mit einem durchschnittlichen Tagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 7 000 Fahrzeugen zu beschränken. Der Mitgliedstaat, der sich dafür entscheidet, teilt dies der Kommission bis zum 31. Dezember 2028 mit.	31. Dezember 2028	Gemäß Artikel 7 Absatz 1a Buchstaben a, b und c zu erlassende delegierte Rechtsakte
Unterkategorie: — dauerhafte Zufahrtsbeschränkungen	Das transeuropäische Kern- und Gesamtnetz für Straßen, andere Autobahnen und Abschnitte von Fernstraßen mit einem durchschnittlichen Gesamttagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 8 500 Fahrzeugen sowie alle Straßen in den Städten im Zentrum jedes städtischen Knotens im Sinne von Artikel 3 Buchstabe p der Verordnung (EU) Nr. 1 315/2013, der in der genannten Verordnung angeführt ist, einschließlich von den Städten verwalteter städtischer Knoten. Der Mitgliedstaat kann beschließen, die Abdeckung in Städten im Zentrum von städtischen Knoten auf Straßen mit einem durchschnittlichen Tagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 7 000 Fahrzeugen zu beschränken. Der Mitgliedstaat, der sich dafür entscheidet, teilt dies der Kommission bis zum 31. Dezember 2026 mit.	31. Dezember 2026	Gemäß Artikel 7 Absatz 1a Buchstaben a, b und c zu erlassende delegierte Rechtsakte

IVS Richtlinie neu –

Anhang III

- Geltungsbereich über das TEN Netz hinaus.
- Konkrete Umsetzungszeitpunkte.

Datenart	Geografische Abdeckung	Datum gemäß Artikel 6a Absatz 1 Unterabsatz 2	Datum gemäß Artikel 6a Absatz 1 Unterabsatz 3
Unterkategorie: — Grenzen von Beschränkungen, Verboten oder Verpflichtungen mit Geltung in bestimmten Zonen, derzeitiger Zufahrtsstatus und Bedingungen für den Verkehr in regulierten Verkehrszonen	Das transeuropäische Kern- und Gesamtnetz für Straßen, andere Autobahnen und Abschnitte von Fernstraßen mit einem durchschnittlichen Gesamtverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 8 500 Fahrzeugen, sowie alle Straßen in den Städten im Zentrum jedes städtischen Knotens im Sinne von Artikel 3 Buchstabe p der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, der in der genannten Verordnung angeführt ist, einschließlich von den Städten verwalteter städtischer Knoten. Der Mitgliedstaat kann beschließen, die Abdeckung in Städten im Zentrum von städtischen Knoten auf Straßen mit einem durchschnittlichen Tagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 7 000 Fahrzeugen zu beschränken. Der Mitgliedstaat, der sich dafür entscheidet, teilt dies der Kommission bis zum 31. Dezember 2026 mit.	31. Dezember 2026	Gemäß Artikel 7 Absatz 1a Buchstaben a, b und c zu erlassende delegierte Rechtsakte

1.2. Arten von Daten zum Zustand des Netzes:

Unterkategorie: — Straßensperrungen — Fahrstreifensperrungen — Straßenbaustellen	Das transeuropäische Kernstraßennetz	31. Dezember 2025	entfällt (Anmerkung 1)
	Das transeuropäische Gesamtstraßennetz	31. Dezember 2026	entfällt (Anmerkung 1)
Unterkategorie: — befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen	Das transeuropäische Kern- und Gesamtnetz für Straßen	31. Dezember 2028	entfällt (Anmerkung 1)

2. Daten zu Informations- und Reservierungsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge (gemäß Anhang I Vorrangiger Bereich III Nummer 3.2):

Kategorie: statische Daten Unterkategorie: — statische Daten zu den Parkplätzen — Informationen über Sicherheit und Ausrüstung des Parkplatzes	Das transeuropäische Kernstraßennetz	31. Dezember 2025	31. Dezember 2026
	Das transeuropäische Gesamtstraßennetz	31. Dezember 2026	31. Dezember 2027
Kategorie: dynamische Daten Unterkategorie: — dynamische Daten über freie Stellplätze, einschließlich der Angabe, ob der Parkplatz belegt oder geschlossen ist oder wie viele Stellplätze verfügbar sind.	Das transeuropäische Kern- und Gesamtnetz für Straßen	31. Dezember 2027	entfällt (Anmerkung 1)

IVS Richtlinie neu – Anhang III

- Geltungsbereich über das TEN Netz hinaus.
- Konkrete Umsetzungszeitpunkte.

Datenart	Geografische Abdeckung	Datum gemäß Artikel 6a Absatz 1 Unterabsatz 2	Datum gemäß Artikel 6a Absatz 1 Unterabsatz 3
3. Daten zu festgestellten sicherheitsrelevanten Ereignissen oder Bedingungen in Bezug auf das Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen (gemäß Anhang I Vorrangiger Bereich III Nummer 3.3):			
Kategorie: dynamische Daten Unterkategorie: — vorübergehend rutschige Fahrbahn — Tiere, Personen, Hindernisse, Gegenstände auf der Fahrbahn — ungesicherte Unfallstelle — Kurzzeitbaustelle — Falschfahrer — nicht ausgeschilderte Straßenblockierung	Das transeuropäische Kern- und Gesamtnetz für Straßen und andere, nicht zu diesem Netz gehörende Autobahnen	31. Dezember 2025	entfällt (Anmerkung 1)
Unterkategorie: — eingeschränkte Sicht — außergewöhnliche Witterungsbedingungen	Das transeuropäische Kern- und Gesamtnetz für Straßen und andere, nicht zu diesem Netz gehörende Autobahnen	31. Dezember 2026	entfällt (Anmerkung 1)
4. Statische multimodale Verkehrsdaten für EU-weite multimodale Reiseinformationsdienste (gemäß Anhang I Vorrangiger Bereich I Nummern 1.1 und 1.3):			
Kategorie: Standort der identifizierten Zugangsknoten für alle Linienverkehre, einschließlich Angaben zur Zugänglichkeit von Zugangsknoten und Wegen innerhalb von Verkehrsknotenpunkten (vorhandene Aufzüge, Rolltreppen usw.)	Städtische Knoten im Sinne von Artikel 3 Buchstabe p der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, die in dieser Verordnung angeführt sind, einschließlich von den Städten verwalteter Knoten	31. Dezember 2026	Gemäß Artikel 7 Absatz 1a Buchstaben a, b und c zu erlassende delegierte Rechtsakte
	Das gesamte Verkehrsnetz der Union	31. Dezember 2028	Gemäß Artikel 7 Absatz 1a Buchstaben a, b und c zu erlassende delegierte Rechtsakte

ANMERKUNG 1: „Entfällt: Es besteht keine Verpflichtung nach Artikel 6a Absatz 1, die vor dem in der dritten Spalte des vorliegenden Anhangs festgelegten Datum erstellten oder aktualisierten Daten verfügbar zu machen.“

IVS Richtlinie neu – Anhang III

- Geltungsbereich über das TEN Netz hinaus.
- Konkrete Umsetzungszeitpunkte.

TEN Netz gemäß TEN Verordnung VO(EU) 2024/1679

KAPITEL II ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 10

Allgemeine Bestimmungen für das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz

- (1) Das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz müssen
 - a) den Netzen in den in Anhang I und den Listen in Anhang II enthaltenen Karten entsprechen;
 - b) durch die Beschreibung der Infrastrukturkomponenten konkreter festgelegt werden;
 - c) die in diesem Kapitel und in den Kapiteln III und IV aufgeführten Anforderungen an die Verkehrsinfrastrukturen erfüllen; und
 - d) die Grundlage für die Ermittlung von Vorhaben von gemeinsamem Interesse bilden.
- (2) Das Kernnetz und das erweiterte Kernnetz bestehen aus den Teilen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, die vorrangig zur Verwirklichung der Ziele der Politik für das Transeuropäische Verkehrsnetz ausgebaut werden.

Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ in der Verordnung (EU) 2021/1153 gelten als Bezugnahmen auf das „erweiterte Kernnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung.

Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ in der Verordnung (EU) 2023/1804 gelten als Bezugnahmen auf das „Kernnetz“ im Sinne der vorliegenden Verordnung.

Bezugnahmen auf das „Gesamtnetz“ in der Verordnung (EU) 2023/1804 gelten als Bezugnahmen auf das „erweiterte Kernnetz“ und das „Gesamtnetz“ im Sinne dieser Verordnung.

- (3) Die Knoten des Netzes sind in Anhang II aufgeführt und umfassen städtische Knoten und Verkehrsknoten (Flughäfen, Seehäfen, Binnenhäfen, Schienen-Straßen-Terminals und Terminals an Binnenwasserstraßen).

- (4) Die Mitgliedstaaten ergreifen die geeigneten Maßnahmen für das Kernnetz, das erweiterte Kernnetz und das Gesamtnetz, die auszubauen sind, um der vorliegenden Verordnung innerhalb der in Artikel 6 Absatz 1 genannten Fristen nachzukommen, sofern in der vorliegenden Verordnung nichts anderes festgelegt ist.

ABl. L vom 28.6.2024

DE



ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>

101/230

Fernstraßennetz gemäß Art. 13 DVO(EU) 2022/670

Fernstraßennetz gemäß Artikel 13 der DVO 2022/670

austriatech
IVS stelle
österreich

Im Sinne des Artikels 13 der Delegierten
Verordnung (EU) 2022/670 hat Österreich
folgende Straßenzüge als Fernstraßennetz
gemäß o.g. Delegierter Verordnung genannt:

Landesstraßen B des Fernstraßennetzes

Niederösterreich:
B4, B2: Stockerau – Horn – Grenze CZ (Neu-
Nagelberg)

Temporäre Elemente (bis zur Vervollendung der Autobahn / Schnellstraßen Verbindung):

Niederösterreich:
B7: Prossdorf Nord – Draaschoten Süd,
Draaschoten Nord – Grenze CZ
B303: ASL Gunterstorf – Grenze CZ
(Kleinhaugsdorf)

Oberösterreich:
B310: Freistadt Nord – Grenze CZ (Wullowitz)

Steiermark / Burgenland
B 319, B45: ASL Fürstenfeld – Fürstenfeld –
Grenze HU (Heiligenkreuz)

Autobahn-, Schnellstraßen- und Fernstraßennetz
gemäß DVO 2022/670 auf welchen Echtzeitverkehrsinformationen bereit gestellt werden
- Stand Jänner 2023

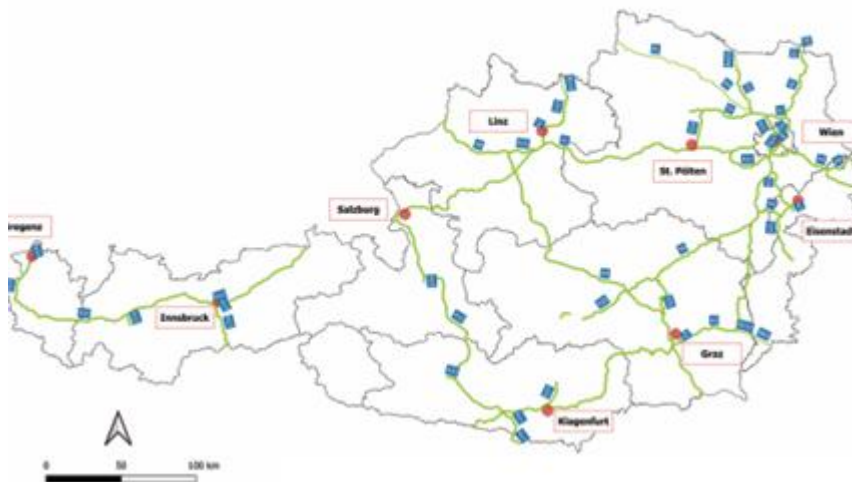


IVS-Stelle (AustriaTech)
kontakt@ivs-stelle.at

Raimundgasse 1/f,
1020 Wien

DI Alice Neugebauer
Anton Rauchmann, MSc

Autobahn-, Schnellstraßen- und Fernstraßennetz
gemäß DVO 2022/670 auf welchen Echtzeitverkehrsinformationen bereit gestellt werden
- Stand Jänner 2023



- https://austriatech.at/assets/Uploads/Fokusseiten/IVS-Stelle/DV-EU-2022/670-ehemals-DV-EU-2015/962/RTTI_Fernstrassennetz.pdf

Exkurs DVO 2022/670 - ab 1.1.2025

Artikel 5

Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von Daten über Vorschriften und Beschränkungen

(4) Diensteanbieter verarbeiten Daten über Verkehrspläne und Verkehrsvorschriften und -beschränkungen der zuständigen Behörden, die über den nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt in einem digitalen maschinenlesbaren Format bereitgestellt werden, und beziehen diese Daten in die betreffenden von ihnen bereitgestellten Dienste ein, ohne dass dadurch zusätzliche Kosten für den Endnutzer entstehen.

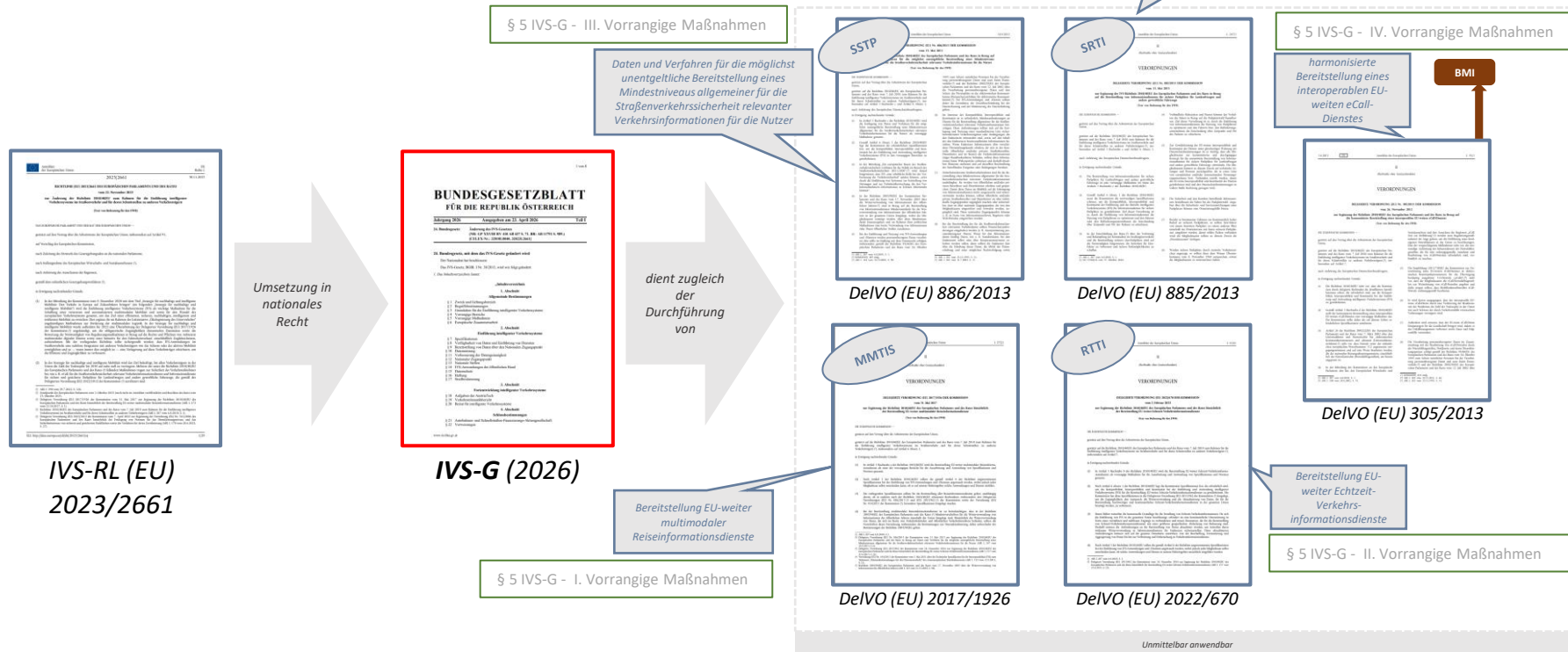
Artikel 6

Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von Daten über den Zustand des Netzes

(4) Diensteanbieter verarbeiten Daten über etwaige befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen der zuständigen Behörden, die über den nationalen oder gemeinsamen Zugangspunkt in einem digitalen maschinenlesbaren Format bereitgestellt werden, und beziehen diese Daten in die betreffenden von ihnen bereitgestellten Dienste ein, ohne dass dadurch zusätzliche Kosten für den Endnutzer entstehen.

(5) Um Endnutzern angemessene Informationen direkt zur Verfügung zu stellen und die Straßeninstandhaltung und die Straßenverkehrssicherheit zu optimieren, können Straßenverkehrsbehörden und Straßenbetreiber von Inhabern im Fahrzeug erzeugter Daten und von Diensteanbietern verlangen, dass sie die Arten von Daten über den Zustand des Netzes, die sie gemäß Artikel 10 erheben und aktualisieren, zur Verfügung stellen. Stellt der Dateninhaber auf Anfrage einer Straßenverkehrsbehörde oder eines Straßenbetreibers diese Daten zur Verfügung, so gelten dafür die FRAND-Bedingungen (fair, angemessen und diskriminierungsfrei). Die Daten werden im Format DATEX II (EN 16157, CEN/TS 16157 und später aktualisierte Versionen) oder in einem von den Mitgliedstaaten vereinbarten digitalen maschinenlesbaren Format zusammen mit den entsprechenden Metadaten, einschließlich der Informationen über deren Qualität, zur Verfügung gestellt.

Wesentliche Rechtsgrundlagen



Aktivitäten des BMIMI 2024 - 2026

- Vergabe eines Werkvertrages an Univ. Prof. Dr. Ewald Wiederin zur Erarbeitung eines Gesetzesentwurf. (Bereits beim ursprünglichen IVS-G maßgeblich beteiligt)
 - Ausarbeitung und Abstimmung des Entwurfs mit den Stakeholdern bis 01/25
 - Begutachtung Oktober/November 2025
 - Ministerratsvorlage Februar 2026
 - Beschluss im NR 25.03.2026 ; BR 10.04.2026.

Wesentliche Inhalte der Novelle des IVS-Gesetz I

- Das Gesetz dient nicht nur der Umsetzung der RL sondern auch bestehender und mögliche zukünftige DVO.
- Benennung klarer Verantwortlicher für die Datenerhebung gemäß Anhang III der Richtlinie im §8.
- VO Ermächtigungen für HBM
 - §7 (3) Spezifikationen; §8 (3) Datenerhebung, § 14 (2) IVS Anwendungen der öffentlichen Hand,

Wesentliche Inhalte der Novelle des IVS-Gesetz II

- Konkretisierung der Aufgaben des Nationalen Zugangspunkts (NAP), sowie der Nationalen Stelle.
- Strafbestimmungen über das Verwaltungsstrafverfahren.
- Verweis auf IVS-Dienste der öffentlichen Hand in Österreich.

Auszug – Europ. Zusammenarbeit und Spezifikationen

Europäische Zusammenarbeit

§ 6. (1) Die Republik Österreich arbeitet gegebenenfalls mit den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den einschlägigen Akteuren in Bezug auf die vorrangigen Bereiche (§ 4) zusammen, sofern für diese vorrangigen Bereiche keine Spezifikationen festgelegt wurden.

(2) Die Republik Österreich arbeitet mit den Mitgliedstaaten der Europäischen Union – beispielsweise im Rahmen unionsfinanzierter Koordinierungsprojekte sowie bei Bedarf mit den einschlägigen Akteuren – auch in Bezug auf operative Aspekte der Umsetzung der von der Kommission angenommenen Spezifikationen zusammen, wie zum Beispiel Normen und unionsweit harmonisierte Profile, gemeinsame Definitionen, gemeinsame Metadaten, gemeinsame Qualitätsanforderungen und Aspekte im Zusammenhang mit der Interoperabilität der Architekturen der NAP, gemeinsame Bedingungen für den Datenaustausch, den sicheren Zugang und gemeinsame Schulungsaktivitäten und Öffentlichkeitsarbeit. In Bezug auf die in den Spezifikationen festgelegten, für Datenanbieter, Datennutzer und IVS-Diensteanbieter geltenden Anforderungen arbeitet die Republik Österreich mit den Mitgliedstaaten der Europäischen Union auch bei den Verfahren zur Bewertung der Einhaltung dieser Anforderungen, bei der Entwicklung von Mechanismen zur Durchsetzung von deren Einhaltung und bei Fragen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zusammen.“

16. Die §§ 7 bis 9 (neu) samt Überschriften werden durch folgende §§ 7 bis 14 samt Überschriften ersetzt:

„Spezifikationen

§ 7. (1) Bei der Einführung von IVS-Anwendungen und IVS-Diensten sind die von der Kommission gemäß Art. 6 der Richtlinie 2010/40/EU angenommenen Spezifikationen im Einklang mit den in § 3 Abs. 1 festgelegten Grundsätzen anzuwenden.

(2) Datenlieferanten haben auf Verlangen der Nationalen Stelle Nachweise über die Einhaltung der Spezifikationen zu erbringen.

(3) Der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur kann unter Bedachtnahme auf die Grundsätze des § 3 Abs. 1 nach Anhörung des IVS-Beirats (§ 20) mit Verordnung Regelungen erlassen, soweit dies zur Durchführung der von der Kommission gemäß Art. 6 der Richtlinie 2010/40/EU angenommenen Spezifikationen erforderlich ist.

Auszug – Verfügbarkeit von Daten

Verfügbarkeit von Daten und Einführung von Diensten

§ 8. (1) Die Republik Österreich stellt sicher, dass Daten für die in Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU angegebenen Datenarten mit der dort angegebenen geographischen Abdeckung rechtzeitig über den Nationalen Zugangspunkt verfügbar sind. Die Bereitstellung obliegt

1. für die Daten der Kategorie 1.1. dem Bund, den Ländern und den Gemeinden hinsichtlich ihrer Straßenverkehrsbehörden;
2. für die Daten der Kategorien 1.2, 2 und 3 dem Bund (Bundesstraßenverwaltung);
3. für die Daten der Kategorie 4 den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, den Inhabern von Straßenbahnkonzessionen, den Inhabern von Zivilflugplatz-Bewilligungen, den Inhabern von Schifffahrtsanlagenbewilligungen, den betreibenden Gesellschaften öffentlicher Seilbahnen, den Personenkraftverkehrsunternehmen und den Gemeinden.

(2) Die Republik Österreich stellt sicher, dass der in Anhang IV der Richtlinie 2010/40/EU angeführte Dienst zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen spätestens ab 31. Dezember 2026 über www.evis.gv.at verfügbar ist.

(3) Der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur kann unter Bedachtnahme auf die Grundsätze des § 3 Abs. 1 nach Anhörung des IVS-Beirats (§ 20) mit Verordnung

1. nach Maßgabe des Anhangs III der Richtlinie 2010/40/EU die Abdeckung in Städten im Zentrum von städtischen Knoten auf Straßen mit einem durchschnittlichen Tagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 7 000 Fahrzeugen beschränken;
2. in den vorrangigen Bereichen des § 4 Abs. 1 Maßnahmen anordnen, soweit dies zur Erfüllung der Sicherstellungspflichten nach Abs. 1 und 2 erforderlich ist.

(4) Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) stellt für das Bundesstraßennetz einen Informationsdienst für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge nach der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 bereit.

Auszug – Bereitstellung von Daten über den Nationalen Zugangspunkt

Bereitstellung von Daten über den Nationalen Zugangspunkt

§ 9. (1) Parkplatzbetreiber, Diensteanbieter, Straßenbetreiber und Dienstleister sind nach Maßgabe der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 sowie der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 verpflichtet, Daten samt zugehöriger Metadaten über den Nationalen Zugangspunkt unentgeltlich bereitzustellen.

(2) Dateninhaber sind nach Maßgabe der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sowie der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 verpflichtet, Daten, die in den dortigen Anhängen angeführt sind, samt zugehöriger Metadaten über den Nationalen Zugangspunkt unentgeltlich bereitzustellen. Dabei haben sie die Vorgaben dieser Delegierten Verordnungen an Zugänglichkeit, Austausch, Weiterverwendung und Aktualisierung der Daten einzuhalten. Die Verpflichtung schließt dynamische Daten zum Auslastungsgrad von straßen- und schienenengebundenen Linienverkehrsdiensten gemäß Art. 5 Abs. 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 in zweckdienlicher aggregierter Form mit ein.

(3) Datenlieferanten sind verpflichtet, im Zuge der Bereitstellung von Daten über den Nationalen Zugangspunkt als Metadaten die geographische Abdeckung bekanntzugeben und eine E-Mail-Adresse verfügbar zu machen, damit Datennutzer sie zum Zweck der Korrektur etwaiger Ungenauigkeiten ihrer Daten kontaktieren können.

Auszug – Bereitstellung von Daten über den Nationalen Zugangspunkt

Datennutzung

§ 10. (1) Die über den Nationalen Zugangspunkt unentgeltlich bereitgestellten Daten dürfen für private, öffentliche, kommerzielle und nichtkommerzielle Zwecke genutzt werden. Die Bedingungen der Datennutzung müssen diskriminierungsfrei sein.

(2) IVS-Diensteanbieter sind verpflichtet, Daten, die von Dateninhabern gemäß Art. 5 Abs. 4 und Art. 6 Abs. 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 über den Nationalen Zugangspunkt in einem digitalen maschinenlesbaren Format bereitgestellt wurden, unverzüglich in die von ihnen bereitgestellten Dienste einzubeziehen.

Verbesserung der Datengenauigkeit

§ 11. (1) Datennutzer, die an den von Dateninhabern über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten Ungenauigkeiten feststellen, diese Ungenauigkeiten korrigieren und die korrigierten Daten weiterverwenden, haben die vorgenommenen Korrekturen den Dateninhabern über die nach § 9 Abs. 3 verfügbar gemachte E-Mail-Adresse zu melden.

(2) Dateninhaber haben die gemeldeten Korrekturen sowie sonstige Meldungen von Ungenauigkeiten unverzüglich zu überprüfen und gegebenenfalls die von ihnen über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten unverzüglich zu berichtigen.

Auszug – Nationaler Zugangspunkt und Nationale Stelle

Nationaler Zugangspunkt

§ 12. (1) Nationaler Zugangspunkt ist die digitale Schnittstelle www.mobilitaetsdaten.gv.at.

(2) Über den Nationalen Zugangspunkt werden Daten oder deren Quellen samt entsprechender Metadaten den Datennutzern zur Weiterverwendung zugänglich gemacht. Der Nationale Zugangspunkt muss die Daten nicht selbst vorhalten, sondern kann auf andere Speicherorte verweisen.

(3) Der Nationale Zugangspunkt muss über Suchdienste verfügen. Inhalt und Struktur der Daten müssen mithilfe geeigneter Metadaten in angemessener Weise beschrieben sein.

Nationale Stellen

§ 13. (1) Nationale Stelle ist

1. im Hinblick auf die Delegierte Verordnung (EU) Nr. 305/2013 der Bundesminister für Inneres;
2. im Übrigen die AustriaTech.

(2) Die Nationale Stelle hat die Aufgabe, die Einhaltung der Spezifikationen, insbesondere im Hinblick auf Ermittlung, Zugänglichkeit, Verfügbarkeit, Austausch, Weiterverwendung, Aktualisierung, Format, Qualitätsmanagement und Inhalt der Daten, zu überprüfen.

Auszug – IVS Anwendungen der öffentlichen Hand

IVS-Anwendungen der öffentlichen Hand

§ 14. (1) Die öffentliche Hand stellt folgende IVS-Anwendungen bereit:

1. den intermodalen Verkehrsgraphen Graphenintegrationsplattform (GIP);
2. den intermodalen Routenplaner Verkehrsauskunft Österreich (VAO);
3. die Echtzeitverkehrsinformation Straße Österreich (EVIS);
4. das LKW-Stellplatz-Informationssystem der ASFINAG;
5. C-ITS-Dienste der österreichischen Infrastrukturbetreiber und Verkehrsunternehmen.

(2) Der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur kann unter Bedachtnahme auf die Grundsätze des § 3 Abs. 1 nach Anhörung des IVS-Beirats (§ 20) durch Verordnung

1. verbindliche Anforderungen an die IVS-Anwendungen der öffentlichen Hand festlegen, insbesondere Profile einschlägiger Standards, Bestandteile und Attributierung von Graphen sowie andere technische Standards erlassen;
2. verbindliche Anforderungen an IVS-Anwendungen im Rahmen der vorrangigen Bereiche nach § 4 Abs. 1 erlassen, sofern für diese keine Spezifikationen festgelegt wurden. Darunter fallen insbesondere
 - a) Profile einschlägiger Standards sowie andere technische Standards zur Sicherstellung der harmonisierten Umsetzung von IVS-Diensten,
 - b) die Zuteilung von Rollen und Verantwortlichkeiten in der Zusammenarbeit von Akteuren bei der Umsetzung von IVS-Diensten
 - c) Lastenhefte für die Umsetzung von IVS-Diensten.“

Auszug – Strafbestimmung und Aufgaben der AustriaTech

„Strafbestimmung

§ 17. Wer gegen § 7 Abs. 1 und 2, § 9, § 10 Abs. 2, § 11 oder gegen eine auf Grund des § 7 Abs. 3, des § 8 Abs. 3 Z 2 oder des § 14 Abs. 2 erlassene Verordnung verstößt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit Geldstrafe bis zu 6 000 Euro zu bestrafen.“

19. Die §§ 18 bis 20 (neu) samt Überschriften lauten:

„Aufgaben der AustriaTech

§ 18. Die AustriaTech wird mit folgenden Aufgaben betraut:

1. Betrieb des Nationalen Zugangspunkts (§ 12);
2. Erfüllung der Funktionen einer Nationalen Stelle gemäß § 13 Abs. 1 Z 2;
3. Analyse der über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten hinsichtlich ihrer geographischen Abdeckung und anderer signifikanter Kriterien;
4. Information über die Spezifikationen und Beratung hinsichtlich ihrer Einhaltung;
5. Unterstützung von Datenlieferanten bei der Datenerfassung am Nationalen Zugangspunkt;
6. Unterstützung von IVS-Diensteanbietern bei der Entwicklung von IVS-Anwendungen in den vorrangigen Bereichen sowie bei der Berichterstattung nach europäischen Vorgaben.

Auszug – ASFINAG und Vollziehung

„Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

§ 21. Hinsichtlich jener Bundesstraßen, über die sie mit dem Bund den Fruchtgenussvertrag gemäß § 2 des ASFINAG-Ermächtigungsgesetzes 1997, BGBl. I Nr. 113/1997, abgeschlossen hat, kommen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft alle Rechte und Pflichten des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) nach diesem Bundesgesetz zu.“

21. In § 23 (neu) erhält der bisherige Text die Absatzbezeichnung „(1)“; folgender Abs. 2 wird angefügt:

„(2) Das Inhaltsverzeichnis, § 1 Abs. 3 bis 5, § 2 Z 2, 4, 11, 15 bis 22, § 3 Abs. 1 Z 5 bis 10, 12 und 13, § 3 Abs. 2 sowie §§ 4 bis 24 samt Überschriften in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/202x treten mit Ablauf des Tages ihrer Kundmachung in Kraft. Davon abweichend tritt § 9 Abs. 2 dritter Satz in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/202x am 1. Dezember 2030 in Kraft.“

22. § 24 (neu) lautet samt Überschrift:

„Vollziehung

§ 24. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist

1. hinsichtlich des § 13 Abs. 1 Z 1 der Bundesminister für Inneres,
2. im Übrigen der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur betraut.“

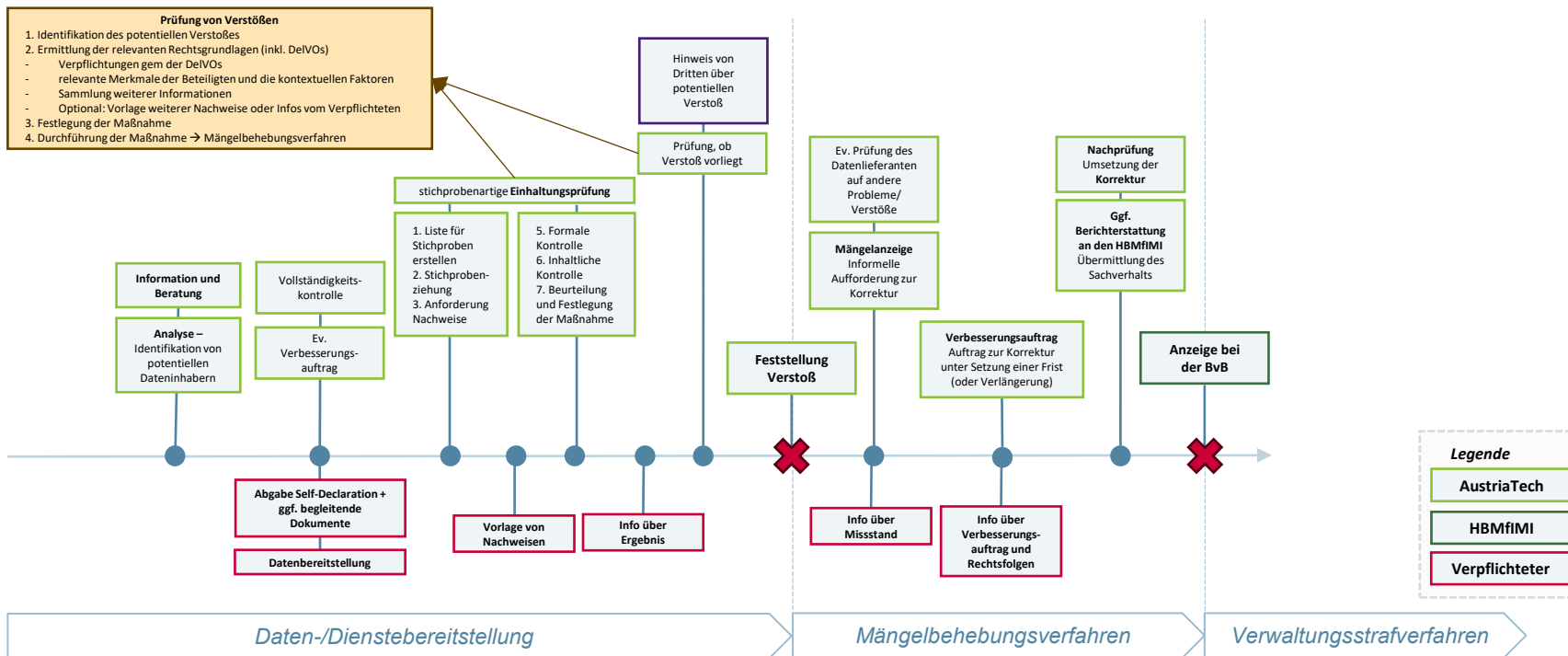
Verwaltung in Österreich

Verfassungsrechtliche Prinzipien

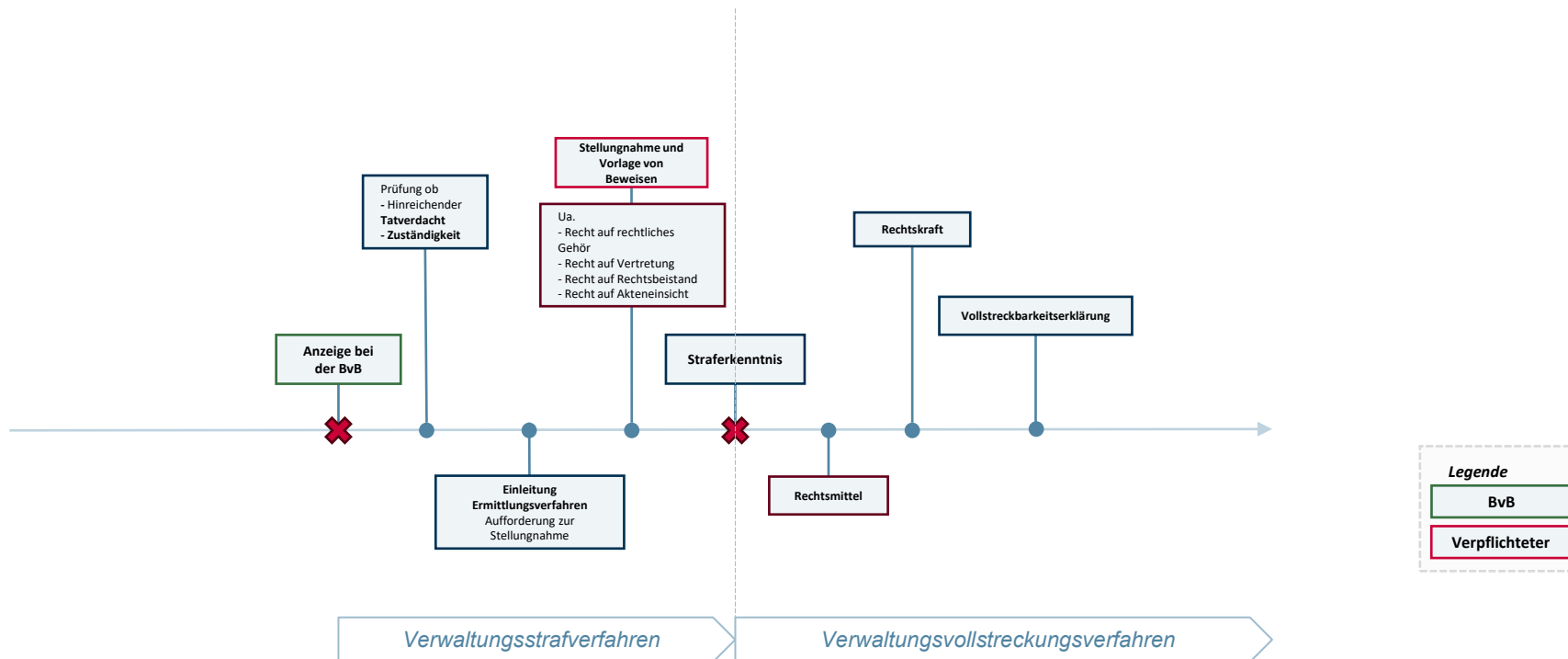
- **Demokratisches Prinzip:** Österreich ist eine demokratische Republik. Ihr Recht geht vom Volk aus.
- **Bundesstaatliches Prinzip:**
 - Österreich ist ein Bundesstaat
 - Der Bundesstaat wird gebildet aus den selbständigen Ländern: Burgenland, Kärnten, Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Tirol, Vorarlberg, Wien. (Art 2.2)
 - **Artikel 15. (1) Soweit eine Angelegenheit nicht ausdrücklich durch die Bundesverfassung der Gesetzgebung oder auch der Vollziehung des Bundes übertragen ist, verbleibt sie im selbständigen Wirkungsbereich der Länder.**



Prozess bei Verstoß (Compliance-Teil)



Prozess bei Verstoß (Verwaltungsstrafverfahren)



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

BMIMI II/Stabsstelle Intelligente
Verkehrssysteme & Digitale Transformation

ST-IVS-DT@bmimi.gv.at



23. SEPTEMBER 2016

Die Rolle der AustriaTech

Damaris Anna Gruber

AustriaTech

Teamleitung Managing Mobility Data



austriatech begleitet Mobilitätstransformation

fundiert, vernetzt und umsetzungsstark.

MISSION

Wir verbessern Mobilität mit neuen Technologien und gesellschaftlichen Mehrwert.

Als Partnerin der öffentlichen Hand beraten wir faktenbasiert, entwickeln Handlungsoptionen und setzen gemeinsam mit Partnern konkrete Projekte um.





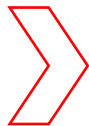
austriatech begleitet Mobilitätstransformation

fundiert, vernetzt und umsetzungsstark.

Unsere strategischen Handlungsfelder

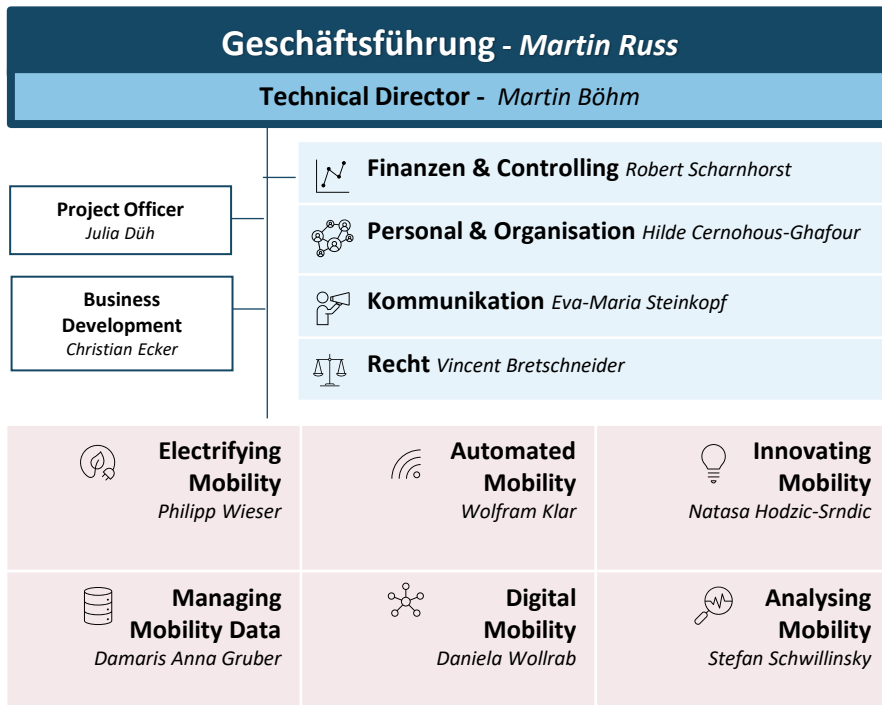


-  **Kompetenzcenter Mobilitätstransformation**
-  **Mobilitätsdaten & Service Hub**
-  **Experimente mit Zukunft**
-  **Kooperation mit Wirkung**
-  **Lokale Mobilitätslösungen mit Weitblick**



Organisation & Struktur

Kompetenzen klar verankert



Transformationsagentur für Mobilität im Eigentum des Bundes

- Gründung 2005 aus ViaDonau
- Ø 75 Mitarbeiter:innen
- 55 % Frauenanteil



Unsere agile Struktur vereint themenspezifische Tiefe mit flexibler, bereichsübergreifender Zusammenarbeit.



Aufgaben der AustriaTech gem. IVS-Gesetz

Verankerung als zentrale Akteurin im Bereich IVS im nationalen Rechtsrahmen

Laut novelliertem **IVS-Gesetz §18** wird die AustriaTech mit folgenden Aufgaben betraut:

- Betrieb des **Nationalen Zugangspunkts** (§ 12);
- Erfüllung der Funktionen einer **Nationalen Stelle** gemäß § 13 Abs. 1 Z 2;
- Analyse der über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten hinsichtlich ihrer geographischen Abdeckung und anderer signifikanter Kriterien;
- Information über die Spezifikationen und Beratung hinsichtlich ihrer Einhaltung;
- Unterstützung von Datenlieferanten bei der Datenerfassung am Nationalen Zugangspunkt;
- Unterstützung von IVS-Diensteanbietern bei der Entwicklung von IVS-Anwendungen in den vorrangigen Bereichen sowie bei der Berichterstattung nach europäischen Vorgaben



Ihre Ansprechpartner bei AustriaTech

im Team Managing Mobility Data



Damaris Anna Gruber,
Team Lead



Alice Neugebauer,
Nationale Stelle



Anton Rauchmann,
Nationale Stelle



Benjamin Witsch-Kovacs,
Nationaler Zugangspunkt

Die Nationale Stelle laut §13 IVS-Gesetz

Aufgaben:

- Umsetzung der IVS-Richtlinie und der Delegierten Verordnungen
- Sammlung von Selbsterklärungen und Durchführung von stichprobenartigen Einhaltungüberprüfungen
- Beratung und Unterstützung der Stakeholder bei der Erfüllung ihrer Verpflichtungen
- Informationsveranstaltungen und Aussendungen
- Datenqualitätsanalysen und Identifikation von Qualitätsbewertungsstrategien
- Zusammenarbeit mit anderen nationalen Stellen in Europa zur Sicherstellung eines harmonisierten Ansatzes (NAPCORE)

E-Mail:

kontakt@ivs-stelle.at

Website:

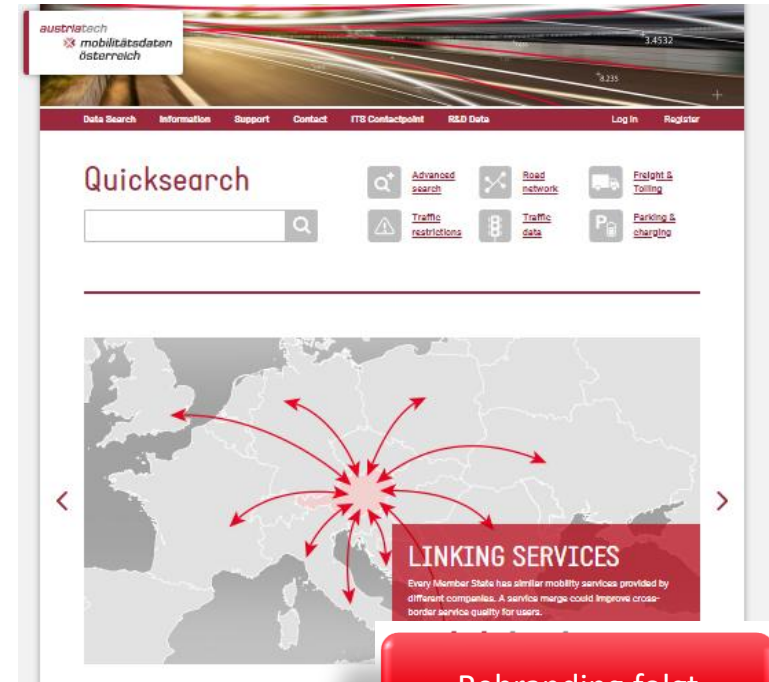
www.ivs-stelle.at/

Rebranding folgt

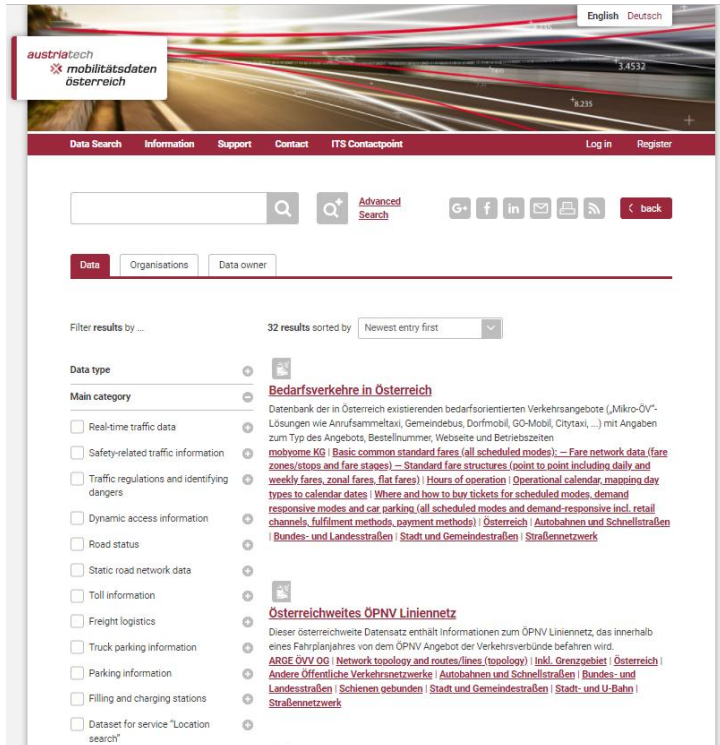
Der Nationale Zugangspunkt (NAP)

www.mobilitaetsdaten.gv.at

- Zentraler Ort für Mobilitätsdaten in Österreich
- Umsetzung der Delegierten Verordnungen
- Metadatenkatalog mit Such- und Filterfunktion
- Keine Datenplattform und kein Datenaustausch
- Keine vertraglichen Verpflichtungen gegenüber Dateninhabenden oder Datennutzenden



Funktionalität des österreichischen NAPs



- Zweisprachig (EN/DE)
- Standardisiertes Format „mobilityDCAT-AP“ zur Erfassung neuer Datensätze
- Suche und Filtern nach spezifischen Kriterien
- Kontaktaufnahme mit dem Dateninhabenden zum Beziehen der Daten

Rebranding folgt



austriatech verbindet

austriatech

Nationaler Zugangspunkt und Nationale Stelle an einem Ort

- Neuaufsetzen des Nationalen Zugangspunktes
- Inbetriebnahme voraussichtlich **Jänner 2027**
- Aufgaben des Nationalen Zugangspunktes laut §12 des IVS-Gesetzes und §18 der AustriaTech
- Unterstützt Nationale Stelle gem. §13 IVS-G prozessual, in der Dokumentation und Stakeholderkommunikation
- Eindeutige Identifikation über Registrierung via Unternehmensservice Portal oder eID
- Zukünftig elektronische Selbsterklärungen
- Stakeholdergruppen orientierte Informationsaufbereitung



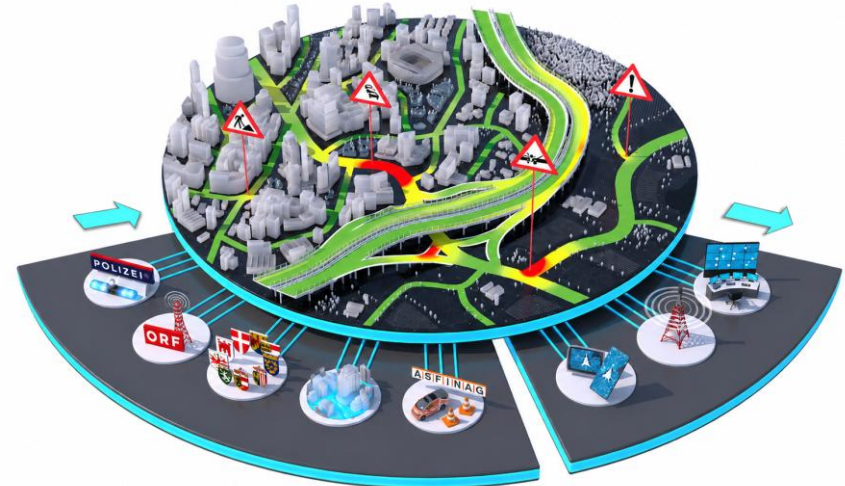


Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationen in Österreich

*Alice Neugebauer,
Nationale Stelle laut §13 IVS-Gesetz*

Delegierte Verordnung (EU) 2022/670

- behandelt die Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationendienste und löst die Delegierte Verordnung (EU) 2015/962 ab.
- **Ziele der Verordnung:**
 - Zugang, Austausch und eine leichte Weiterverwendung der Daten fördern
 - Zuverlässige Verkehrsinformationendienste weiterentwickeln
 - Verkehrssicherheit erhöhen
 - Endnutzer:innen möglichst genaue Dienste grenzüberschreitend anbieten



©ASFINAG Maut Service GmbH, 2026

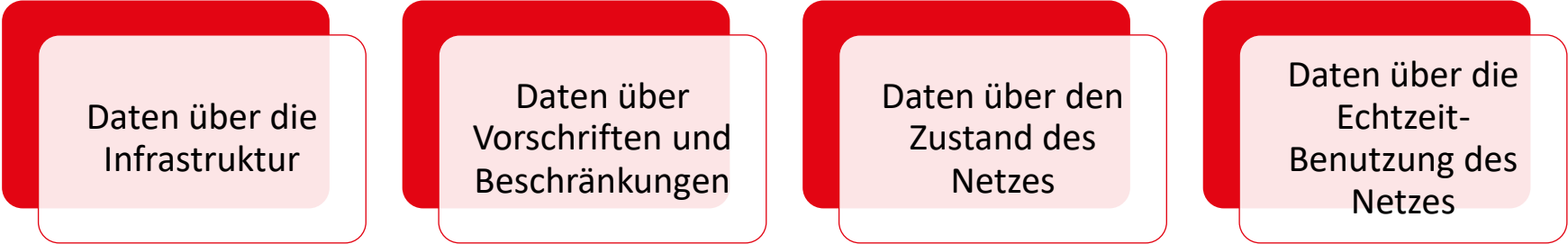
Betroffene Stakeholder

Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationendienste

Delegierte Verordnung (EU) 2015/962	Delegierte Verordnung (EU) 2022/670
Straßenverkehrsbehörden	Straßenverkehrsbehörden 
Straßenbetreiber	Straßenbetreiber 
Hersteller digitaler Karten	Hersteller digitaler Karten 
Diensteanbieter	Diensteanbieter 
	Mautbetreiber 
	Akteure im Bereich Aufladen und Betanken 
	Inhaber von im Fahrzeug erzeugten Daten 
	Datennutzer 

Übersicht Datenarten

Delegierte Verordnung 2022/670 (EU)

The image shows four data categories, each presented in a red box with a white rounded rectangle inside. The boxes are arranged horizontally. The text inside each box is as follows:

Daten über die
Infrastruktur

Daten über
Vorschriften und
Beschränkungen

Daten über den
Zustand des
Netzes

Daten über die
Echtzeit-
Benutzung des
Netzes

Daten über die Infrastruktur

Datenbeispiele: Straßennetzverbindungen und -merkmale; Standorte von Mautstationen; Parkplätzen; Tankstellen und Ladestationen; Lieferzonen; usw.

Anforderungen:

- Datenformat: Datex II oder Inspire
- Ungenauigkeiten müssen so bald wie möglich gemeldet und berichtigt werden
- Aktualisierungen müssen bestimmte Parameter enthalten, der Ort des Ereignisses muss eindeutig sein
- Aktualisierungen müssen im Voraus bekannt gegeben werden, wenn möglich



Daten über Vorschriften und Beschränkungen

Datenbeispiele: Verkehrsvorschriften wie Zufahrtsbedingungen/
Zufahrtsbeschränkungen; Geschwindigkeitsbeschränkungen;
Überholverbote; Fahrtrichtung; Standort von Verkehrszeichen;
Verkehrspläne; usw.



Anforderungen:

- Datenformat: Datex II, TN-ITS
- Ungenauigkeiten müssen so bald wie möglich gemeldet und berichtigt werden   
- Verkehrspläne und Verkehrsvorschriften und -beschränkungen müssen  verarbeitet werden
- Aktualisierungen müssen bestimmte Parameter enthalten, der Ort des Ereignisses muss eindeutig sein
- Aktualisierungen müssen im Voraus bekannt gegeben werden, wenn möglich

Daten über den Zustand des Netzes

Datenbeispiele: Sperren; Baustellen; Unfälle; Störungen; Verkehrsmanagementmaßnahmen; usw.

Anforderungen:

- Datenformat: Datex II
- Ungenauigkeiten müssen so bald wie möglich gemeldet und berichtigt werden 
- befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen müssen verarbeitet werden 
- archivierte Daten können zur Verfügung gestellt werden
- berechnete Vorhersagedaten müssen bereit gestellt werden (Lizenzvereinbarungen)
- Daten von Inhabenden im Fahrzeug erzeugter Daten und von Diensteanbietenden müssen auf Anfrage fair, angemessen und diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden
- Aktualisierungen müssen bestimmte Parameter enthalten, der Ort des Ereignisses muss eindeutig sein
- Aktualisierungen müssen im Voraus bekannt gegeben werden, wenn möglich



Daten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes

Datenbeispiele: Verkehrsaufkommen und -geschwindigkeit; Stau; Reisezeiten; Wartezeiten an Grenzübergängen; Verfügbarkeit von Lieferzonen und Ladepunkten; Preis für Betanken; usw.

Anforderungen:

- Datenformat: Datex II
- Ungenauigkeiten müssen so bald wie möglich gemeldet und berichtigt werden 
- Daten von Inhabenden im Fahrzeug erzeugter Daten und von Diensteanbietenden müssen auf Anfrage fair, angemessen und diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden
- archivierte Daten können zur Verfügung gestellt werden
- berechnete Vorhersagedaten müssen bereit gestellt werden (Lizenzvereinbarungen)
- Aktualisierungen müssen bestimmte Parameter enthalten, der Ort des Ereignisses muss eindeutig sein



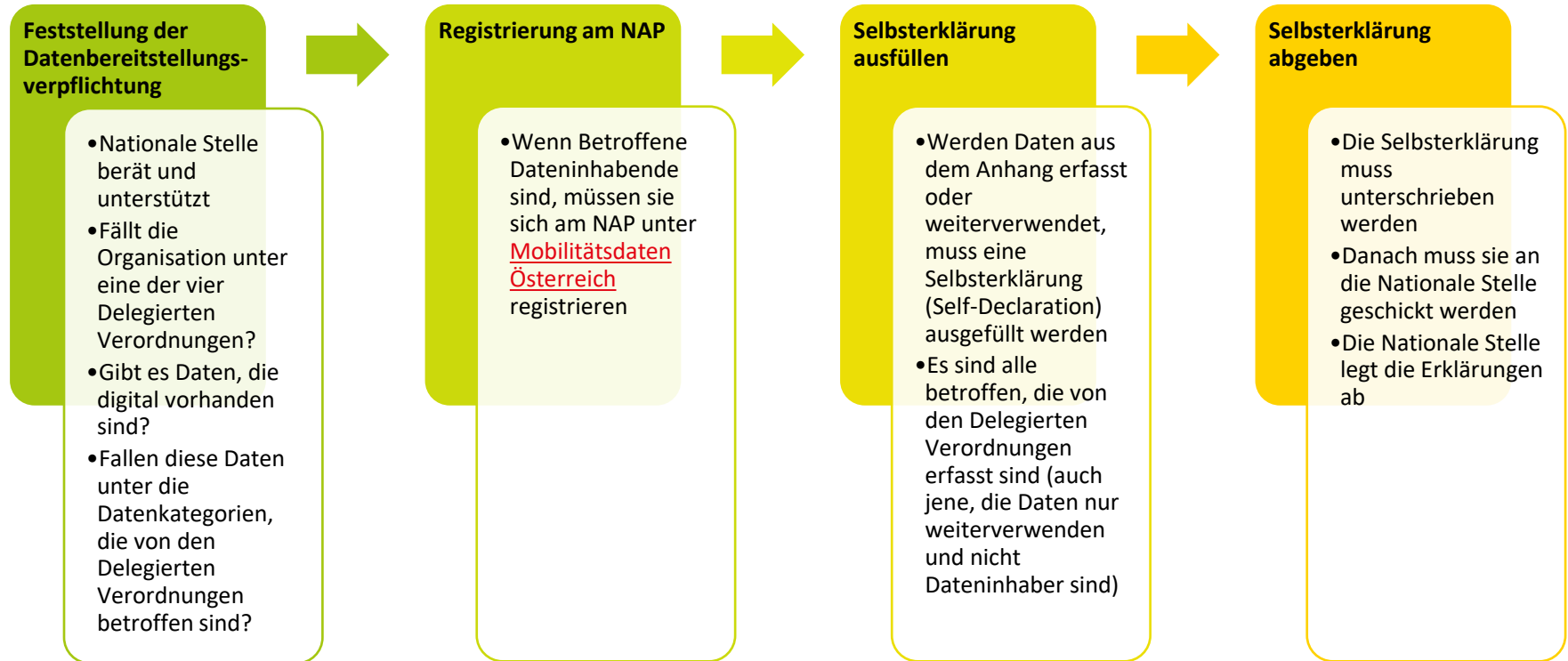
Datenaustauschformate

- DATEX II
 - Referenzdatenstandard in Europa für Straßenverkehrs- und Reiseinformationen
 - meistverwendeter Standard der Delegierten Verordnung 2022/670
- Inspire
 - Für räumliche Informationen (Daten über Infrastruktur)
 - Laufende Entwicklung, nähere Informationen zu Updates an einem späteren Zeitpunkt
- TN-ITS
 - Standard für Verkehrsschilder oder Zonenbeschränkungen
 - Wurde zu einem Bereich in Datex II

Verpflichtungen von Stakeholdern (DV 2022/670)

- Prüfung, ob Daten im Anhang der DV 2022/670 gesammelt/ genutzt werden
- Registrierung am Nationalen Zugangspunkt
 - Daten müssen am Nationalen Zugangspunkt auf Metadatenebene bereitgestellt werden
 - Diskriminierungsfrei
 - innerhalb eines Zeitrahmens, der eine zuverlässige und wirksame Verwendung der Daten zur Erstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationen ermöglicht
 - Es besteht derzeit keine Verpflichtung zur Datenerhebung oder Digitalisierung von Daten laut DV 2022/670 – ausgenommen davon sind die Datenkategorien in Anhang III der IVS-Richtlinie
 - Bereitstellung von digitalen Daten in maschinenlesbarer Form
 - Die Bereitstellung der Daten kann durch Lizenzvereinbarungen geregelt werden
- Abgabe einer Selbsterklärung (Self-Declaration)

Ablauf für Betroffene aller Delegierten Verordnungen



Registrierung am Nationalen Zugangspunkt

- **Bis Ende des Jahres:** Registrierung am Nationalen Zugangspunkt:
 - Registrierung auf der derzeitigen Plattform ist möglich und erwünscht
 - Erfassung und Beschreibung der Datensätze
 - Unter <https://mobilitaetsdaten.gv.at/>
- **Ab dem neuen Jahr:** neue Website für Nationalen Zugangspunkt:
 - Unter <https://mobilitaetsdaten.gv.at/>
 - Existierende NAP-Einträge werden in den neuen NAP übertragen
 - Registrierung muss erneut durchgeführt werden
 - Voraussetzung ist Benutzerkonto am **Unternehmensserviceportal**
 - Zusätzliche Daten sind zu erfassen

Abgabe der Selbsterklärung (Self-Declaration)

- Organisationen müssen, mithilfe eines Formulars, offiziell die Einhaltung der Delegierten Verordnungen erklären
- Verschiedene Selbsterklärungen für jede Delegierte Verordnung, teilweise rollenspezifisch
- Bis Ende des Jahres müssen die Formulare ausgefüllt werden, ab neuen Jahr erfolgt die Abgabe im Zuge der Registrierung am Nationalen Zugangspunkt
- Formular herunterladen (www.ivs-stelle.at/downloads), ausfüllen, unterzeichnen und an die Nationale Stelle unter kontakt@ivs-stelle.at übermitteln

Selbsterklärung gültig für Österreich Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 Formular für Akteure im Bereich Aufladen und Betanken

Erklärung der Konformität („Selbsterklärung“) mit der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 der Europäischen Kommission zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (Vorrangige Maßnahme B, RTTI).

Name der Organisation: <Firmenname>
Kurzbezeichnung (optional): <Abkürzung des Firmennamens>
Adresse: <Adresse, PLZ, Ort, Land>
Registriert in*: <Firmenbuch oder ähnliches Register>
Nummer†: <Firmenbuchnr./Registernr.>
Zeichnungsberechtigte Person: <Vorname, Nachname>

Als bevollmächtigte/r Vertreterin von <Firmenname / Kurzbezeichnung>
erklärt die zeichnungsberechtigte Person die Einhaltung der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 bei der Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten*, insbesondere dass <Firmenname / Kurzbezeichnung> :

- ☐ 1. für Daten über die Infrastruktur, gemäß dem Anhang der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670:
- die Vorgaben gemäß Artikel 4 (1-2) im Hinblick auf Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von Daten über die Infrastruktur einhält;
 - die Vorgaben gemäß Artikel 4 (3) über die Zusammenarbeit zwischen Dateninhabenden und Datennutzenden einhält, um die unverzügliche Meldung von Datenfehlern zu gewährleisten;
 - die Vorgaben gemäß Artikel 8 (1-3) im Hinblick auf eine Aktualisierung innerhalb eines Zeitrahmens der Daten über die Infrastruktur einhält.
- ☐ 2. für Daten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes, gemäß dem Anhang der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670:
- die Vorgaben gemäß Artikel 7 (1-2) im Hinblick auf Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von Daten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes einhält;
 - die Vorgaben gemäß Artikel 11 (1-2) im Hinblick auf die Aktualisierung der Daten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes einhält.

3. die Informationen gemäß Artikel 1 für folgende Abschnitte bereitstellt:

- ☐ das gesamte Straßennetz in Österreich;
- ☐ jene Abschnitte des Straßennetzes in Österreich, die im Anhang dieser Selbsterklärung aufgeführt sind.

4. mit der für die Bewertung der Einhaltung der Vorschriften zuständigen Stelle des Mitgliedstaats zusammenarbeitet, die die Richtigkeit der Selbsterklärung gemäß Artikel 12 in Bezug auf die Einhaltung der in den Artikeln 3 bis 11 genannten Anforderungen stichprobenartig überprüft. Im Zuge der Einhaltungüberprüfung müssen alle für die Durchführung erforderlichen Daten, Auf-

* Sofern relevant

† Sofern relevant

‡ Zutreffende Datenkategorie(n) ankreuzen

Selbsterklärungen (Self-Declaration) laut DV 2022/670

Straßenverkehrsbehörden
und Straßenbetreiber

Mautbetreibende

Akteur:innen im Bereich
Aufladen und Betanken

Inhabende im Fahrzeug
generierter Daten

Herstellende digitaler
Karten

Diensteanbietende

*Wenn sie Fragen zu den Selbsterklärungsformularen haben, melden Sie sich jederzeit gerne unter:
kontakt@ivs-stelle.at*

Use-Case Straßenbetreiber

- Schritt 1: **In welcher Rolle trete ich auf** und welche Delegierten Verordnungen treffen auf mich zu?
 - von der Nationalen Stelle bereitgestellte Informationen lesen
 - Analyse der vier Delegierten Verordnungen: Wird hier eine Rolle beschrieben, die auf mich zutrifft? Werden Datenkategorien genannt, die ich sammle/verwende?
 - im Zweifel / bei Unsicherheit ein Beratungsgespräch mit Nationaler Stelle vereinbaren
- Schritt 2: **Registrierung am Nationalen Zugangspunkt (NAP)** inklusive Beschreibung der Datensätze
- Schritt 3: **Ausfüllen einer Selbsterklärung** pro Delegierter Verordnung und Rolle
- Schritt 4: **Senden der Selbsterklärung** an die Nationale Stelle (nur noch bis Ende des Jahres, danach gemeinsam mit Registrierung)
- Schritt 5: **Regelmäßiger Check**, ob alles noch aktuell ist (Datenzugang, Beschreibung,...)

Häufige Fehler

- **Datenzugang funktioniert nicht**
→ es muss ein funktionierender Link an NAP zu den Daten hinterlegt werden
- **Geografische Abdeckung**
→ diese muss die tatsächliche Abdeckung beschreiben, z.B. die Gemeinden, in denen der Dienst aktiv ist
- **Konformität mit Datenformaten**
→ Datenformat muss mindestens kompatibel sein, inkl. korrekter Beschreibung
- **Veralterter NAP-Eintrag**
→ die Aktualität der Informationen am NAP sollte regelmäßig überprüft werden

Vorteile für Stakeholder, welche sich am NAP registrieren



Bessere Sichtbarkeit des Unternehmens



Erhöhung der Nutzung der Daten



Verbesserung der Datenqualität durch Feedback der Nutzer:innen



Bewerbung der eigenen Dienste und Daten

Nächste Schritte für potenziell Betroffene

- Datenkategorien überprüfen: Werden Daten aus dem Anhang gesammelt oder verwendet?
- Registrierung am Nationalen Zugangspunkt (www.mobilitaetsdaten.gv.at) und Abgabe einer Selbsterklärung (www.ivs-stelle.at/downloads)
- Anfrage einer Beratung durch die Nationale Stelle: kontakt@ivs-stelle.at

→ Gilt für alle Delegierte Verordnungen

Mehr Informationen:



A photograph of a sloth hanging from a tree branch. A red speech bubble is positioned to the right of the sloth's head.

15 Minuten Pause

Mehr
Informationen:



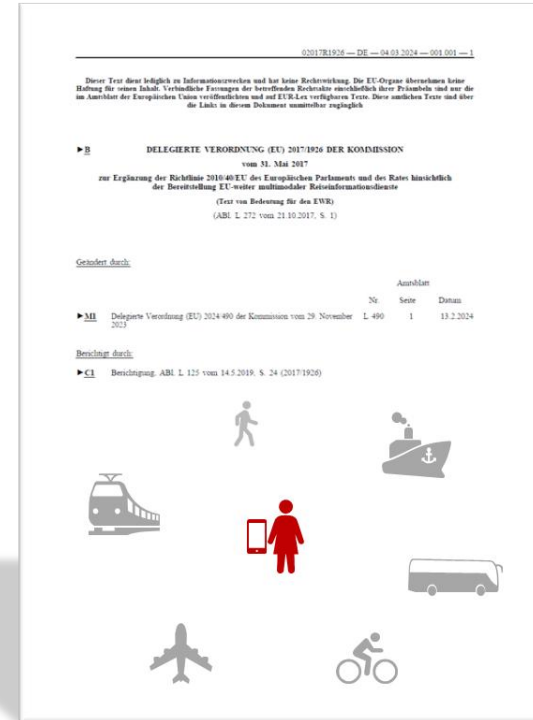


Bereitstellung multimodaler Reiseinformationen in Österreich

Katharina Helfert
BMIMI

Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926

- behandelt die Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste
- **Ziele der Verordnung:**
 - Festlegung von Spezifikationen, die erforderlich sind,
 - um die **Richtigkeit** und
 - grenzüberschreitende **Verfügbarkeit**
 - von **EU-weiten multimodalen Reiseinformationsdiensten**
 - für Endnutzer zu gewährleisten.
 - Gültig am **gesamten Verkehrsnetz der Union**.



Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926

= Vorgaben für das Bereitstellen multimodaler Reise- und Verkehrsdaten

➔ Ziel: „Zugänglichkeit von Daten“ in maschinenlesbarer Form



(EU) 2017/1926 beinhaltet...

- die **Verpflichtung Daten zugänglich zu machen** (wenn digital, maschinenlesbar vorhanden → Ausnahme IVS-RL Anhang III)
- eine **Listung der Daten** die bereitgestellt werden müssen (Anhang, siehe auch oben)
- Verweise auf **Normen und technischen Spezifikationen** (für Zugänglichkeit, Austausch, Weiterverwendung)
- **Zeitraahmen** für die Bereitstellung
- die Verknüpfung von Reiseinformationsdiensten (**Linking of Services**)
- **Bestimmungen für die Weiterverwendung** von Daten
- Vorgaben für die **Einhaltungsprüfung**

Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926

- **Revision** im Jahr 2023; Änderungen: (EU)2024/490
- Konsolidierte Fassung seit März 2024 gültig -> **(EU) 2017/1926 konsolidierte Version**



Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926

Maßgebliche Änderungen der Revision:

- **Ergänzung** der betroffenen **Verkehrsarten**
- Erweiterung um **zusätzliche Datenkategorien**
- **Verpflichtung** und Zeitrahmen für die Bereitstellung **dynamischer Daten** gem. Anhang
- Stärkere **Anforderungen** in Hinblick auf **Datenqualität**
- Erweiterung um **Formatvorgaben für dynamische Daten** (SIRI)
- **Ergänzung** von vorher fehlenden **Umsetzungsfristen**



Übersicht Anhang - Datenkategorien

Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926

Verkehrsarten

Statische Reise- und Verkehrsdaten

Service Level 1/2/3/4

Dynamische Reise- und Verkehrsdaten

Service Level 1/2/3

Betroffene Stakeholder

Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste

Verkehrsarten gemäß Anhang (EU)2017/1926

Linienverkehr	Nachfrageorientierter Verkehr	Individualverkehr
Luftverkehr	Pendelbus	Pkw
Eisenbahn inkl. Hochgeschwindigkeit	Pendelfähre	Motorrad
Konventioneller Bahnverkehr	Ruffahrdienste (Dial-a-ride-Dienste)	Fahrrad
Stadtbahnverkehr	Taxi	Roller
Schwebebahn	Car-Sharing	Zufußgehen
Fernbus	Car-Pooling	
Seeverkehr inkl. Fährverkehr	Mietwagen	
Binnenschifffahrt	Ride-Sharing	
Untergrundbahn	Bike-Sharing	
Straßenbahn	Leihfahrrad	
Bus, Oberleitungsbus	E-Scooter-Sharing	

Betroffene Stakeholder

Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste

Verkehrsarten gemäß Anhang (EU)2017/1926

Linienverkehr	Nachfrageorientierter Verkehr	Individualverkehr
Luftverkehr	Pendelbus	Pkw
Eisenbahn inkl. Hochgeschwindigkeit	Pendelfähre	Motorrad
Konventioneller Bahnverkehr	Ruffahrdienste (Dial-a-ride-Dienste)	Fahrrad
Stadtbahnverkehr	Taxi	Roller
Schwebebahn	Car-Sharing	Zufußgehen
Fernbus	Car-Pooling	
Seeverkehr inkl. Fährverkehr	Mietwagen	
Binnenschifffahrt	Ride-Sharing	
U-Bahn	Bike-Sharing	
Straßenbahn	Leihfahrrad	
Bus, Oberleitungsbus	E-Scooter-Sharing	

Ergänzt in Revision 2023

Statische Daten – Überblick Service Level Meta-Kategorien

1.1. Service-Level 1

- a) Standortsuche (Ausgangs-/Zielort):
- b) Routenpläne: Betriebskalender mit einer Zuordnung zwischen Tageskategorien und Kalendertagen
- c) Standortsuche (Zugangsknoten) — für Linienverkehr und nachfragerorientierten Verkehr, sofern relevant:
- d) Routenberechnung — für Linienverkehr und nachfragerorientierten Verkehr, sofern relevant:
- e) Routenberechnung:

1.2. Service-Level 2

- a) Standortsuche — für nachfragerorientierten Verkehr und Individualverkehr:
- b) Informationsdienste:
- c) Hilfsinformationen — für Linienverkehr und nachfragerorientierten Verkehr, sofern relevant:

1.3. Service-Level 3

- a) Anfrage zu Details der normalen Standardtarife und Sondertarife — für Linienverkehr und nachfragerorientierten Verkehr, sofern relevant:
- b) Informationsdienste — für nachfragerorientierten Verkehr: Formen der Buchung nachfragerorientierter Verkehrsangebote, einschließlich Vertriebskanälen, Erfüllungsmethoden, Zahlungsmethoden
- c) Routenpläne:

1.4. Service-Level 4

- a) Historische Reise- und Verkehrsdaten über Verspätungen — für Linienverkehr und nachfragerorientierten Verkehr
- b) Beobachtete Daten zu Verspätungen und Durchgangszeiten — für Linienverkehr:
- c) Beobachtete Daten zu Ausfällen — für Linienverkehr:
- d) Informationen über Parkgebühren

Wenn digital, maschinenlesbar vorhanden
(Ausnahme IVS-RL, Anhang III)

Statische Daten – Service Level 1

Datenbeispiele (Auszug):

- Standortsuche (Ausgangs-/Zielorte), z.B.:
 - **Adressen, POIs** (in Bezug auf Verkehrsinformationen)
- Standortsuche (Zugangsknoten) für Linienverkehr und nachfrageorientierter Verkehr, z.B.:
 - **Identifizierte Zugangsknoten („Haltestellen“)**, Geometrierung/Kartierung von Zugangsknoten
- Routenpläne, z.B.:
 - **Betriebskalender**
- Routenberechnung für Linienverkehr oder nachfrageorientierter Verkehr z.B.:
 - Normale **Umsteigedauer**, Netztopologien und Routen/Strecken (Topologie)
 - **Fahrpläne**
 - **Einrichtungen an Zugangsknoten** (wie z.B. Info-Schalter, Fahrkartenschalter,...) und **Zugänglichkeit** von Zugangsknoten oder Umstiegswegen (wie z.B. **Aufzüge, Rolltreppen**, etc)
 - Fahrzeuge einschl. ihrer Zugänglichkeit (z.B. Niederflur), vorhandene Borddienste
- Routenberechnung (alle Verkehrsarten) z.B.:
 - **Straßen-, Radwege-, Fußwegenetz** (für die Routenberechnung)

1.1. Service-Level 1

- a) Standortsuche (Ausgangs-/Zielort):
- b) Routenpläne: Betriebskalender mit einer Zuordnung zwischen Tageskategorien und Kalendertagen
- c) Standortsuche (Zugangsknoten) — für Linienverkehr und nachfrageorientierten Verkehr, sofern relevant:
- d) Routenberechnung — für Linienverkehr und nachfrageorientierten Verkehr, sofern relevant:
- e) Routenberechnung:

Statische Daten – Service Level 2

Datenbeispiele (Auszug):

- Standortsuche für nachfrageorientierten Verkehr und Individualverkehr wie z.B.
 - Standorte von Parkplätzen, **P&R / P&D Standorte**, **Standorte von Bikesharing-** und **Carsharing-**Stationen, Gesicherte **Fahrradabstellplätze**, **Abstellzonen** für Roller
- Informationen für Informationsdienste, wie z.B.
 - **Ort und Art**
 - des **Fahrschein-/Ticketerwerbs** für den Linienverkehr
 - von **Parkgebühren**
 - einschließlich Vertriebskanälen, Erfüllungsmethoden, **Zahlungsarten**
- Hilfsinformationen wie z.B.
 - **Basisinformationen zu Tarifen wie Tarifzonen, Preisstufen** oder Struktur der Standardtarife für Linienverkehr und nachfrageorientiertem Verkehr
 - **Fahrzeuginformationen wie Reiseklassen** oder Zugangsbedingungen für Fahrräder

1.2. Service-Level 2

- a) Standortsuche — für nachfrageorientierten Verkehr und Individualverkehr:
- b) Informationsdienste:
- c) Hilfsinformationen — für Linienverkehr und nachfrageorientierten Verkehr, sofern relevant:

Statische Daten – Service Level 3

Datenbeispiele (Auszug):

- **Details zu normalen Standardtarifen und Sondertarifen** im Linienverkehr und nachfrageorientiertem Verkehr wie z.B.
 - **Nutzergruppen**
 - **Normaltarif- oder Sondertarifprodukte**
 - Grundlegende Geschäfts- und Buchungsbedingungen
- **Formen der Buchung nachfrageorientierten Verkehrsangebote** wie inkl. (u.a.) Vertriebskanäle, Zahlungsmethoden,...
- **Relevante Informationen für Routenpläne** wie z.B.
 - Details zum Radwegenetz (z.B. gemeinsame Flächennutzung, Abbiege oder Befahrungsbeschränkungen)
 - Parameter zur Berechnung von Umweltfaktoren (wie z.B. Treibhausgasemissionen)

1.3. Service-Level 3

- a) Anfrage zu Details der normalen Standardtarife und Sondertarife — für Linienverkehr und nachfrageorientierten Verkehr, sofern relevant:
- b) Informationsdienste — für nachfrageorientierten Verkehr: Formen der Buchung nachfrageorientierter Verkehrsangebote, einschließlich Vertriebskanälen, Erfüllungsmethoden, Zahlungsmethoden
- c) Routenpläne:
- d) Routenberechnung: Voraussichtliche Reisedauer je nach Tageskategorie, Zeitfenster und Verkehrsträger bzw. Verkehrsträgerkombination

Statische Daten – Service Level 4

Datenbeispiele (Auszug):

- **Historische Daten** über Verspätungen (für Linienverkehre & nachfrageorientiertem Verkehr)
- Beobachtete Daten zu **Verspätungen & Ausfälle** für Linienverkehre
 - Im Zusammenhang mit den jeweiligen Fahrgastrechten im Schienenpersonenverkehr, in der Binnenschifffahrt, im Busverkehr (bei Wegstrecken über 250km), bei Flugverspätungen...
 - Je nach Fahrgastverordnung eingeschränkt in Abhängigkeit von der Dauer der Verspätung
- **Informationen über Parkgebühren**

Exkurs:

- Neues Datenformat Opra für "historische und beobachtete Daten"

1.4. Service-Level 4

- a) Historische Reise- und Verkehrsdaten über Verspätungen — für Linienverkehr und nachfrageorientierten Verkehr
- b) Beobachtete Daten zu Verspätungen und Durchgangszeiten — für Linienverkehr:
- c) Beobachtete Daten zu Ausfällen — für Linienverkehr:
- d) Informationen über Parkgebühren

Datenaustauschformate für statische Daten (Art. 4)

- **NeTEx**
 - Hohe Relevanz in (EU) 2017/1926, insbesondere für den Öffentlichen Linienverkehr, NeTEx = Network Timetable Exchange, europäischer Standard für den elektronischen Austausch von Fahrplan-, Netz- und Tarifdaten im öffentlichen Nah- und Fernverkehr (statische Daten), basierend auf Transmodel
- **Spezifikationen gem. Telematics TSI** (EU) No 454/2011 bzw. Folgeversionen (bzw. vormals TAP/TAF-TSI)
 - Für den Eisenbahnverkehr
- **DATEX II**
 - Für den Straßenverkehr gem. (EU) 2015/692
- Technische Unterlagen der **IATA**-Konferenz für Fluggastnormen
 - Für den Flugverkehr
- **Transmodel**
 - Bei Nichtvorhandensein eines Referenzaustauschprotokolls
- **INSPIRE**
 - Für Geodaten gem. Art. 7 Richtlinie 2007/2/EG
- **Opra**
 - Format für historische Daten, noch nicht in der aktuellen Version der MMTIS enthalten

Dynamische Daten - Überblick

Artikel 5

Zugänglichkeit, Austausch und Weiterverwendung von dynamischen Reise- und Verkehrsdaten

(3) Die Dateninhaber stellen die dynamischen Reise- und Verkehrsdaten über den gemäß Artikel 3 eingerichteten nationalen Zugangspunkt in den vorgegebenen Formaten nach folgendem Zeitplan zur Verfügung:

a) die Reise- und Verkehrsdaten gemäß dem Anhang Nummer 2.1 für das TEN-V-Gesamtnetz bis zum 1. Dezember 2025;

2.1. Service-Level 1

Durchgangszeiten, Routenpläne und Hilfsinformationen:

- i) Störungen, z. B. Netzsperrungen und/oder Umleitungen, und, wenn möglich, deren Grund
- ii) Statusangaben in Echtzeit, z. B. geschätzte Abfahrts- und Ankunftszeiten, Verspätungen, Ausfälle, Überwachung garantierter Anschlüsse
- iii) Statusangaben für Zugangsknoten (u. a. dynamische Informationen an der Ankunft-/Abfahrtsstelle, Aufzüge/Rolltreppen in Betrieb, geschlossene Zu-/Ausgänge) — für Linienverkehr

b) die Reise- und Verkehrsdaten gemäß dem Anhang Nummer 2.2 für das TEN-V-Gesamtnetz bis zum 1. Dezember 2026;

2.2. Service-Level 2

- a) Informationsdienste über Parkgebühren — für nachfrageorientierten Verkehr und Individualverkehr
- b) Verfügbarkeitsprüfung und Standort — für nachfrageorientierten Verkehr und Individualverkehr, soweit relevant:
 - i) Verfügbarkeit und Standorte gemeinsam genutzter Pkw (Car-Sharing), Verfügbarkeit und Standorte gemeinsam genutzter Fahrräder (Bike-Sharing), Verfügbarkeit und Standorte gemeinsam genutzter E-Roller (E-Scooter-Sharing) und Verfügbarkeit und Standorte gemeinsam genutzter sonstiger Fahrzeuge
 - ii) Verfügbare Pkw-Parkplätze (auf und abseits der Straße)

c) die Reise- und Verkehrsdaten gemäß dem Anhang Nummern 2.1 und 2.2 für die anderen Teile des Verkehrsnetzes der Union bis zum 1. Dezember 2028.

Dynamische Daten - Überblick

2.3. Service-Level 3

Informationen über die Auslastung — für Linienverkehr und nachfragorientierten Verkehr, sofern relevant

<https://ris.bka.gv.at/eli/bgbl/I/2026/24>

Siehe IVS-Gesetz, Novelle:

- §9 (2): Bereitstellung von Daten über den Nationalen Zugangspunkt *"...in zweckdienlicher aggregierter Form..."*
- §23 (2): *"Davon abweichend tritt § 9 Abs. 2 dritter Satz in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 24/2026 am 1. Dezember 2030 in Kraft."*

Bereitstellung von Daten über den Nationalen Zugangspunkt

§ 9. (1) Parkplatzbetreiber, Diensteanbieter, Straßenbetreiber und Dienstleister sind nach Maßgabe der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 sowie der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 verpflichtet, Daten samt zugehöriger Metadaten über den Nationalen Zugangspunkt unentgeltlich bereitzustellen.

(2) Dateninhaber sind nach Maßgabe der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sowie der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 verpflichtet, Daten, die in den dortigen Anhängen angeführt sind, samt zugehöriger Metadaten über den Nationalen Zugangspunkt unentgeltlich bereitzustellen. Dabei haben sie die Vorgaben dieser Delegierten Verordnungen an Zugänglichkeit, Austausch, Weiterverwendung und Aktualisierung der Daten einzuhalten. Die Verpflichtung schließt dynamische Daten zum Auslastungsgrad von straßen- und schienengebundenen Linienverkehrsdiensten gemäß Art. 5 Abs. 4 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 in zweckdienlicher aggregierter Form mit ein.

(3) Datenlieferanten sind verpflichtet, im Zuge der Bereitstellung von Daten über den Nationalen Zugangspunkt als Metadaten die geographische Abdeckung bekanntzugeben und eine E-Mail-Adresse bereitstellen, um Datennutzer zu machen, damit Datenutzer sie zum Zweck der Korrektur etwaiger Ungenauigkeiten ihrer Daten kontaktieren können.

Inkrafttreten

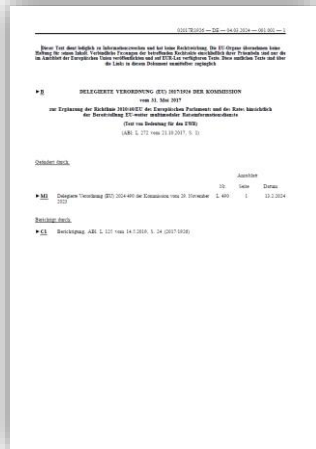
§ 23. (1) Dieses Bundesgesetz tritt am 31. März 2013 in Kraft.

(2) Das Inhaltsverzeichnis, § 1 Abs. 3 bis 5, § 2 Z 2, 4, 11, 15 bis 22, § 3 Abs. 1 Z 5 bis 10, 12 und 13, § 3 Abs. 2 sowie §§ 4 bis 24 samt Überschriften in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 24/2026 treten mit Ablauf des Tages ihrer Kundmachung in Kraft. Davon abweichend tritt § 9 Abs. 2 dritter Satz in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 24/2026 am 1. Dezember 2030 in Kraft.

Datenaustauschformate für dynamische Daten (Art. 5)

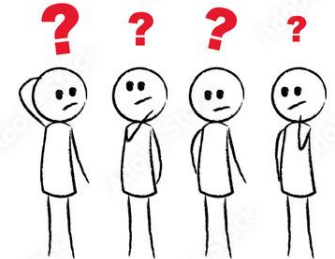
- **SIRI** (CEN/TS 15531) und Folgeversionen
 - Service Interface for Real Time Information, Protokoll zum Austausch von Echtzeitdaten im Bereich des ÖPNV.
- Spezifikationen gem. **Telematics TSI** (EU) No 454/2011 bzw. Folgeversionen (bzw. vormals TAP/TAF-TSI)
 - Für den Eisenbahnverkehr
- **DATEX II**
 - Für den Straßenverkehr gem. (EU) 2015/692

Praktische Anwendung (EU)2017/1926 (=MMTIS)



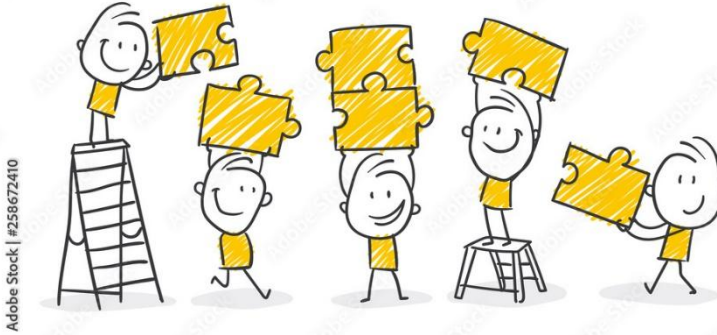
Überblick der Datenkategorien (inkl. Verweise)

1 – statische Daten: Service – Level 1 (1.1.)	a) Standortsuche (Ausgangs/Zielort):	i) Adressen (Hausnummer, Straßename, Postleitzahl) ii) Topografische Orte (Ortstadt, Stadt, Stadtumland, Dorf, Verwaltungseinheit) iii) Orte von Interesse (in Bezug auf Verkehrsinformationen) als mögliche Reiseziele	11
	b) Routenpläne: Betriebskalender mit einer Zuordnung zwischen Tagokategorien und Kalendertagen	-	13
	c) Standortsuche (Zugangsknoten) – für Linienverkehr und nachfrageorientierten Verkehr, sofern relevant:	i) Identifizierte Zugangsknoten ii) Geometrie/Anfertigung von Zugangsknoten	13
	d) Routenberechnung – für Linienverkehr und nachfrageorientierten Verkehr, sofern relevant:	i) Knotenpunkt mit Umsteigemöglichkeit ii) Normale Umsteigedauer iii) Netztopologie und Routen/Strecken (Topologie) iv) Verkehrsbereiber v) Fahr- bzw. Flugpläne vi) Regelmäßiges Umsteigen zwischen garantierten Linienverkehrsleistungen vii) Betriebszeiten viii) Einrichtungen an Zugangsknoten (u.a. Informationen an der Ankunft/Abfahrtsstelle, Kundenservice/Info-Schalter, Fahrkartenschalter, Aufzüge/Treppen, Ein- und Ausgänge) ix) Fahrzeuge einschließlich ihrer Zugänglichkeit (z.B. Niederfler, rollstuhlgerecht, Kindersicherheitsgurt und der Zugänglichkeit von Bordmitteln z.B. Toiletten) x) Zugänglichkeit von Zugangsknoten und Umsteigewege (Vorhandensein von Aufzügen, Rolltreppen usw.) xi) Verfügbarkeit von Hilfsdiensten (z.B. Hilfsdienste von Ort)	13
1 – statische Daten: Service – Level 2 (1.2.)	e) Routenberechnung	i) Straßennetz (einschließlich getrennter Fahrspuren für Bus/Taxi) ii) Radwegnetz (Radwege, Radspuren, Bus- und Radspuren, gemeinsame Fahrbahn für Fahrräder und Kraftfahrzeuge, gemeinsame Rad- und Fußwege) iii) Fußwegnetz und Zugangshilfen	16
	a) Standortsuche – für nachfrageorientierten Verkehr und Individualverkehr:	i) Standorte von Parkplätzen (auf und abseits der Straße), einschließlich barrierefreier Parkplätze für Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ii) „Park & Ride“-Standorte iii) „Park & Drive“-Standorte (Mithrasparkplätze) iv) Zielplätze für gemeinsam genutzte Fahrräder (Bike-Sharing-Stationen) v) Stellplätze für gemeinsam genutzte Pkw (Car-Sharing-Stationen) vi) Gemeinsame Fahrradstellplätze (z.B. abschließbare Fahrradboxen)	17



Adobe Stock: 1428463356

Arbeitsgruppe MMTIS (multimodale Reiseinformationen)

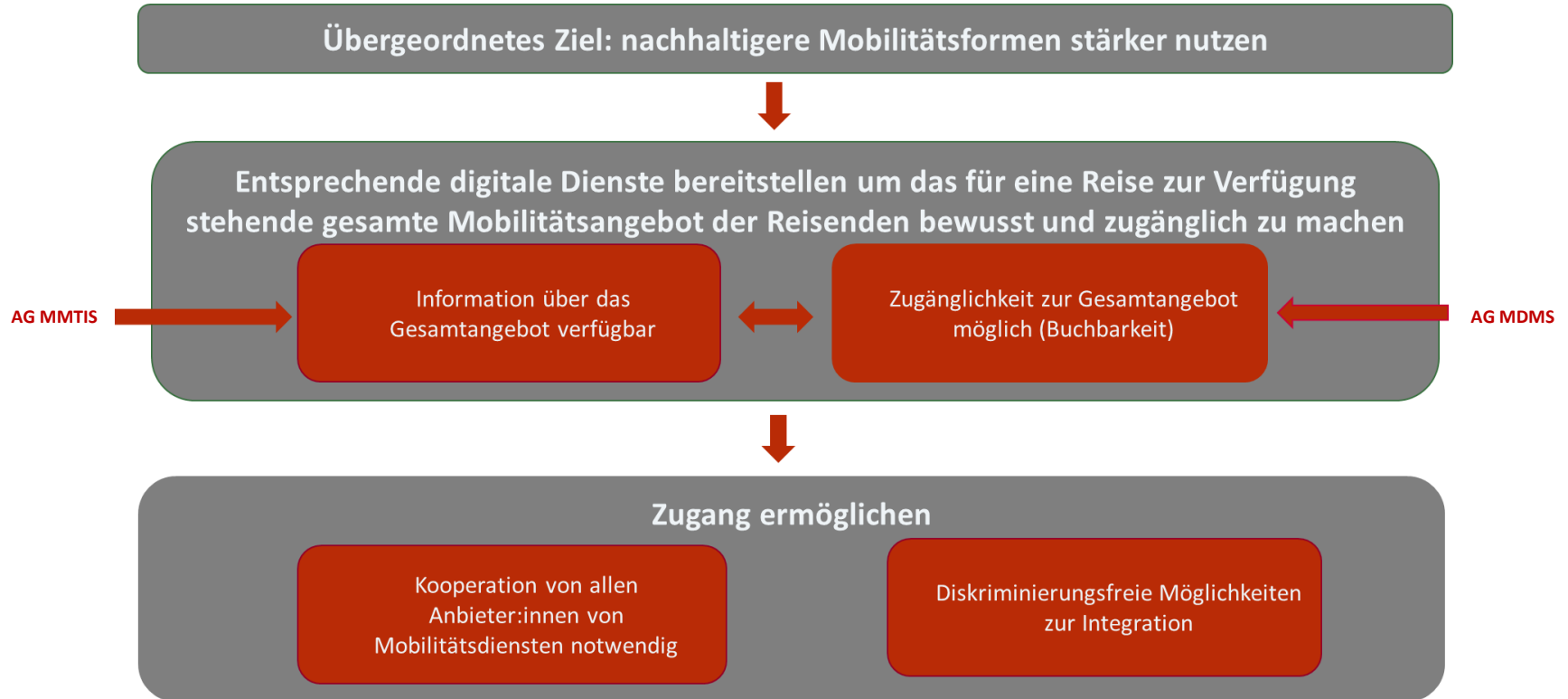


Die Arbeitsgruppe dient

- dem **Austausch** der beteiligten Akteure,
- der **Erarbeitung und Verschriftlichung**
- eines gemeinsamen **Gesamtverständnisses und**
- der wichtigsten **Anforderungen**
- um **flächendeckende, multi- und intermodale Reise-Information** zu ermöglichen und zu erleichtern.
- der Sammlung von **Input** in Hinblick auf **mögliche Positionierungen** im Zusammenhang mit MMTIS (EU) 2017/1926.

- 2024: Gründung im Zuge der ersten Umsetzungen von thematisch relevanten Maßnahmen des Aktionsplans Digitale Transformation in der Mobilität (https://www.bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/alternative_verkehrskonzepte/telematik_ivs/publikationen/aktionsplan-digitale-transformation.html)
- 2025: Überleitung in eine kontinuierliche Stakeholder-Austauschplattform des BMIMI zum Thema MMTIS (multimodale Reiseinformationen) (freiwillige Mitarbeit)
- Beteiligte Organisationen (Stand 09/26): AustriaTech (Nationaler Zugangspunkt), Asfinag, Holding Graz, Mobilitätsverbünde Österreich, mobyome, ÖBB Infrastruktur, ÖBB Personenverkehr, OÖVG, Salzburger Verkehrsverbund, Verkehrsauskunft Österreich, Wiener Linien, Wiener Lokalbahnen – geleitet durch BMIMI (II/ST-IVS-DT)

Arbeitsgruppe MMTIS (multimodale Reiseinformationen)



REISEINFORMATION

Überblick über alle verfügbaren Angebote/Mobilitätsdienste

Flächendeckend

Multi- und intermodal

in entsprechender
Mindestqualität

Schritt 1: auf Basis von **Plandaten** (statisch)

Schritt 2: auf Basis von **Echtzeitdaten** und/oder **Prognosedaten**



Maßnahmen um einen Überblick über **alle** verfügbaren Angebote/Mobilitätsdienste zu schaffen

Ergänzende Modi stärker integrieren/einbinden in die Informationsbereitstellung

Regionale Dienste oder Dienste kleiner Betreiber:innen verfügbar machen

Klare Definition von **Mindestanforderungen** (je Datenkategorie)



Maßnahmen zur Sicherstellung und Verbesserung der Datenqualität

Stärkere **Standardisierung** auf Ebene der **Datenkategorien**

Gemeinsames **Verständnis in der Interpretation**

Klare Definition von **Mindestanforderungen** (je Datenkategorie)

Mehr technische Qualitätskontrollen

Arbeitsgruppe MMTIS (multimodale Reiseinformationen)

WORK in PROGRESS

Leitfaden MMTIS Österreich



Gemeinsames Verständnis
& Definitionen

Anforderungen & Status-
Quo Österreich

Prozesse & Strukturen



Angeknüpfte Prozesse
(inkl. Qualitätskontrollen)

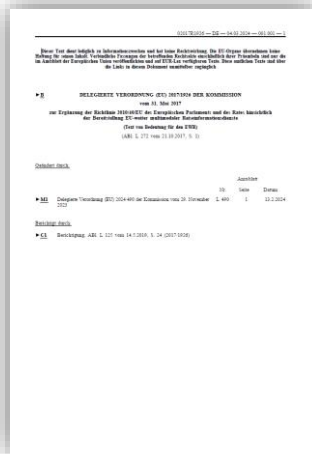
Anforderungen für
Kooperationsstrukturen

Unterstützungsmaßnahmen



(Vorschläge von)
Maßnahmen zur
Unterstützung der
Umsetzung

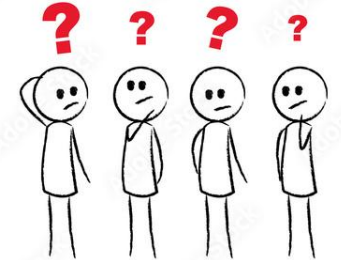
Arbeitsgruppe MMTIS (multimodale Reiseinformationen)



Überblick der Datenkategorien (inkl. Verweise)

1 – statische Daten: Service – Level 1 (1.1.)	a) Standortsuche (Ausgangs-/Zielort):	i) Adressen (Hausnummer, Straßenname, Postleitzahl) ii) Topografische Orte (Großstadt, Stadt, Stadtumland, Dorf, Verwaltungseinheit) iii) Orte von Interesse (in Bezug auf Verkehrsinformationen) als mögliche Reiseziele	11
	b) Routenpläne: Betriebskalender mit einer Zuordnung zwischen Tageskategorien und Kalendertagen	-	13
	c) Standortsuche (Zugangsknoten) – für Linienverkehr und nachfragerorientierten Verkehr, sofern relevant:	i) Identifizierte Zugangsknoten ii) Geometrie/Kartierung von Zugangsknoten	13
	d) Routenberechnung – für Linienverkehr und nachfragerorientierten Verkehr, sofern relevant:	i) Knotenpunkt mit Umstiegsmöglichkeit ii) Normale Umstiegsdauer iii) Netztopologie und Routen/Strrecken (Topologie) iv) Verkehrsmittel v) Fahr- bzw. Flugpläne vi) Planmäßige Umstiege zwischen garantierten Linienverkehrsdiensten vii) Betriebszeiten viii) Einrichtungen an Zugangsknoten (z.B. Informationen an der Ankunft-/Abfahrtsstelle, Kundenservice/Info-Schalter, Fahrkartenschalter, Aufzüge/Treppen, Ein- und Ausgänge) ix) Fahrzeuge einschließlich ihrer Zugänglichkeit (z.B. Niederflur, rollstuhlgerecht, kindwagengerecht) und der Zugänglichkeit von Borddiensten (z.B. Toiletten) x) Zugänglichkeit von Zugangsknoten und Umsteigewege (Vorhandensein von Aufzügen, Rolltreppen usw.) xi) Verfügbarkeit von Hilfediensten (z.B. Hilfsdienste vor Ort)	13
1 – statische Daten: Service – Level 2 (1.2.)	e) Routenberechnung	i) Straßennetz (einschließlich getrennter Fahrspuren für Bus/Tram) ii) Radwegnetz (Radwege, Radspuren, Bus- und Radspuren, gemeinsame Fahrbahn für Fahrräder und Kraftfahrzeuge, gemeinsame Rad- und Fußwege) iii) Fußwegnetz und Zugangshilfen	16
	a) Standortsuche – für nachfragerorientierten Verkehr und Individualverkehr:	i) Standorte von Parkplätzen (auf und abseits der Straße), einschließlich barrierefreier Parkplätze für Menschen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität ii) „Park & Ride“-Standorte iii) „Park & Drive“-Standorte (Mithfahrerparkplätze) iv) Stellplätze für gemeinsam genutzte Fahrräder (Bike-Sharing-Stationen) v) Stellplätze für gemeinsam genutzte Pkw (Car-Sharing-Stationen) vi) Gesicherte Fahrradstellplätze (z.B. abschließbare Fahrradboxen)	17

Adobe Stock | #129461346



[illegible]

Leitfaden MMTIS Österreich

WORK in PROGRESS

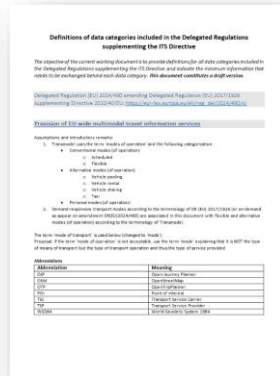


Gemeinsames Verständnis
& Definitionen

Anforderungen & Status-
Quo Österreich

- Grundlage für ein **besseres allgemeines Verständnis** und dem Ziel einer Qualitätsverbesserung und stärkere Harmonisierung im Bereich der relevanten Daten für multimodale Reiseinformation basierend auf **der MMTIS (DVO 2017/1926)**.
- Ein wesentlicher Anteil ist der österreichische Bezug und die **österreichische Handhabung** in allen Daten-Kategorien darzulegen.
- Hier gilt es vorallem auch das **vorhandene Wissen** in der Arbeitsgruppe **zu bündeln und verfügbar zu machen**.
- Verweis und **Beschreibung zu existierenden Grundlagen** in Österreich zu schaffen (**GIP**, etc)

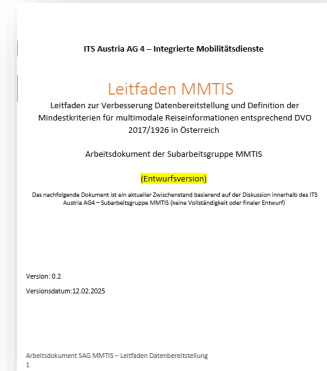
Leitfaden MMTIS Österreich



**NAPCORE
Multimodal
Data Dictionary**



**Basis,
Regelmäßiger Austausch,
gegenseitige Feedbackloops**



**Leitfaden
MMTIS
Österreich**

Leitfaden MMTIS Österreich

WORK in PROGRESS



Gemeinsames Verständnis
& Definitionen

Anforderungen & Status-
Quo Österreich

- **Aktuell:** Finaler Entwurf **Leitfaden** gerade in **Fertigstellung**
- **Reflektion** mit **erweiterter Stakeholder-Gruppe** sobald der Entwurf vorliegt
- **Zusätzlich: Themenspeicher** für die weitere, detaillierte Bearbeitung von Themen (gegebenenfalls in erweiterter Gruppe), dzt. z.B. multimodale IDs, POIs, spezifische Fragestellungen für ÖV ergänzende Modi, Überschneidungen/Synergien/Anforderungen durch den Themenblock rund um digitale Buchung multimodaler Mobilitätsdienste,...

Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926

= Vorgaben für das Bereitstellen multimodaler Reise- und Verkehrsdaten

➡ Ziel: „Zugänglichkeit von Daten“ in maschinenlesbarer Form



(EU) 2017/1926 beinhaltet...

- die **Verpflichtung Daten zugänglich zu machen** (wenn digital, maschinenlesbar vorhanden → Ausnahme IVS-RL Anhang III)
- eine **Listung der Daten** die bereitgestellt werden müssen (Anhang, siehe auch oben)
- Verweise auf **Normen und technischen Spezifikationen** (für Zugänglichkeit, Austausch, Weiterverwendung)
- **Zeitraahmen** für die Bereitstellung
- die Verknüpfung von Reiseinformationsdiensten (**Linking of Services**)
- **Bestimmungen für die Weiterverwendung** von Daten
- Vorgaben für die **Einhaltungsprüfung**

Zeitraumen für die Bereitstellung gem. (EU) 2017/1926

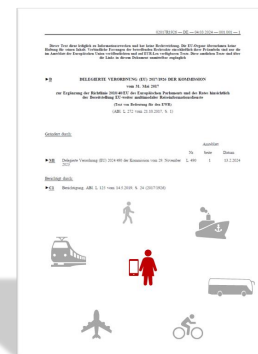
- Unterschiedlich nach Datenkategorien
- Statische Daten gem. Art. 4 (3) -> letzter Zeitrahmen 1.12.2025
- Dynamische Daten gem. Art. 5 (3)
 - 2.1. auf dem TEN-V Netz: 01.12.2025
 - 2.2. auf dem TEN-V Netz: 01.12.2026
 - 2.1. & 2.2. auf dem Gesamtnetz der Union: 01.12.2028
 - 2.3.: bis 2030 (siehe IVS-Gesetz)



Bestimmungen über die Weiterverwendung von Daten

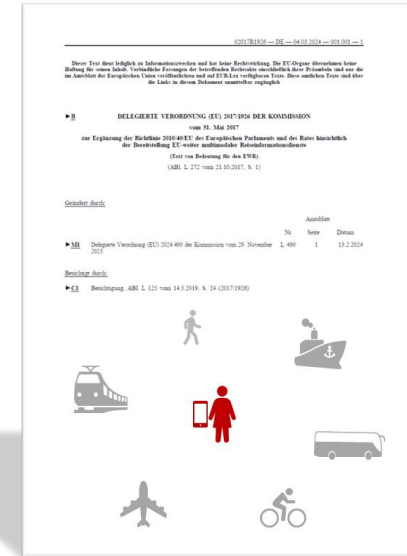
Art. 8 enthält Bestimmungen über die Weiterverwendung der Daten durch Dienstleister (und die Verknüpfung von Reiseinformationsdiensten)

- Die Bereitstellung der Daten für die Weiterverwendung muss diskriminierungsfrei sein.
- Die Daten müssen genau und aktuell sein und die Minimalanforderungen an die Datenqualität erfüllen.
- Bei der Weiterverwendung ist das Aktualisierungsintervall der Daten ist anzugeben.
- Die Modalitäten für die Nutzung der über den NAP zugänglich gemachten Daten können in einer Lizenzvereinbarung geregelt sein.



Wrap Up: Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926

- Generelle Zielsetzung: Bereitstellung der notwendigen Information als **Basis für multimodale Reiseinformationsdienste**
- Geltungsbereich ist das **gesamte Verkehrsnetz** der Union (Art. 1)
- Daten müssen über den nationalen Zugangspunkt (**NAP**) auf Metadatenebene **zugänglich gemacht werden** (Art. 3)
- Die Vorgaben in Hinblick auf die genannten Datenkategorien und Formate sind zu berücksichtigen, ebenso wie die Zeitrahmen für die Umsetzung. (Art. 4 und 5)
- Die Modalitäten für die Nutzung können in einer Lizenzvereinbarung geregelt sein.
- Daten müssen diskriminierungsfrei, genau und aktuell zugänglich gemacht werden. (Art. 8)
- Es gibt Einhaltungüberprüfungen. (Art. 9)

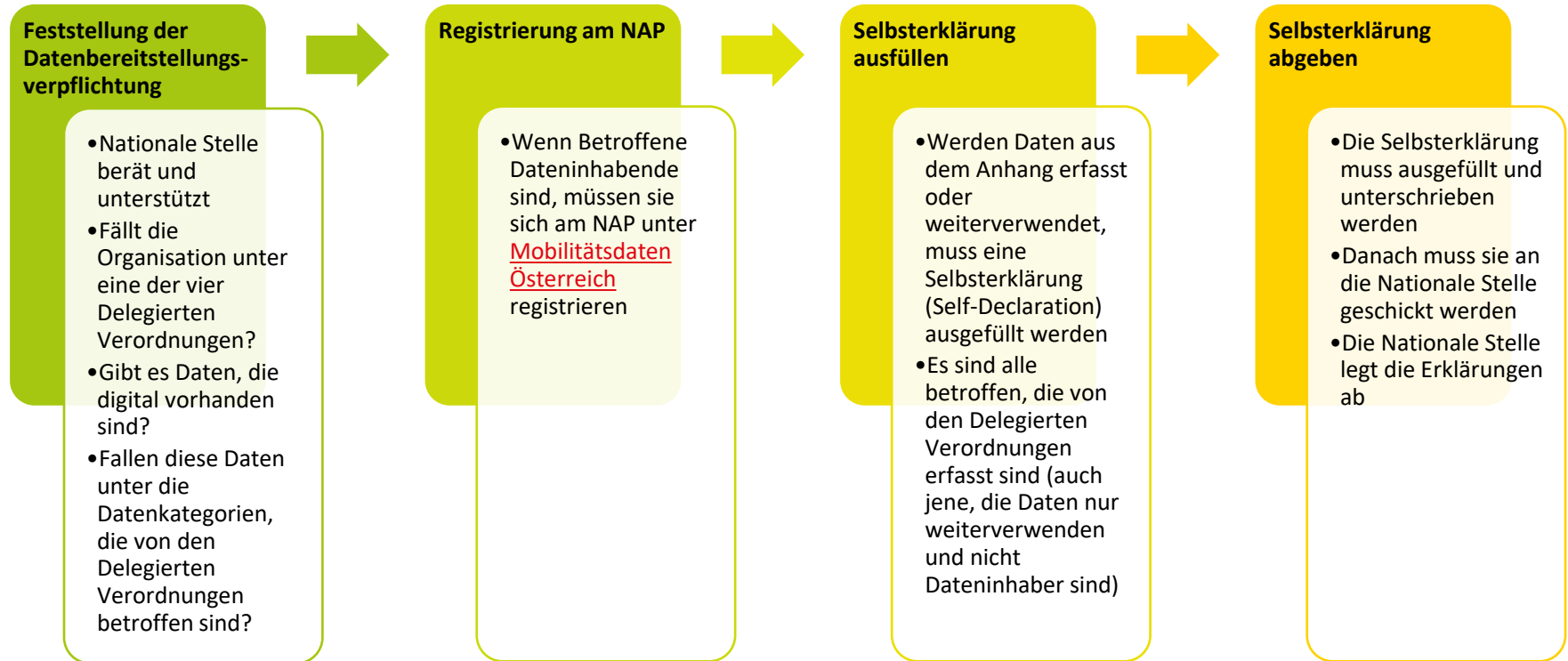


Verpflichtungen betroffener Stakeholder (EU) 2017/1926

- Prüfung, ob der Mobilitätsdienst unter die gelisteten Verkehrsarten fällt
- Prüfung of Daten im Anhang der DV (EU)2017/1926 gesammelt/ genutzt werden
- Registrierung am Nationalen Zugangspunkt
 - Daten müssen am Nationalen Zugangspunkt auf Metadatenebene bereitgestellt werden.
 - Es besteht derzeit keine Verpflichtung zur Datenerhebung oder Digitalisierung von Daten laut DV 2017/1926 – ausgenommen davon sind die Datenkategorien genannt in Anhang III der IVS-Richtlinie
 - Bereitstellung von digitalen Daten in maschinenlesbarer Form
 - Die Bereitstellung der Daten kann durch Lizenzvereinbarungen geregelt werden
- Abgabe eine Selbsterklärung (Self-Declaration)



Ablauf für Betroffene aller Delegierten Verordnungen



Kontakt



Mag.^a Katharina Helfert

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Sektion II – Mobilität

Stabsstelle Intelligente Verkehrssysteme & Digitale Transformation

E-Mail: katharina.helfert@bmimi.gv.at



2017/1926



Ausblick aktuelle Aktivitäten der Kommission für kommende Jahre

Helge Molin
BMIMI

Aktuelles aus Brüssel

- Arbeitsprogramm der EK zur IVS-Richtlinie 2024 - 2028
- Revision der DVO zu SRTI – Safety related traffic information

DI Helge Molin
BMIMI II/IVS-DT
Wien, 23. September 2026

Arbeitsprogramm der EK 2024 – 2028 C(2024)/7750; 12.11.2024

ANHANG

Inhalt

1.	Einführung.....	2
2.	Umfang und Zeitrahmen des Arbeitsprogramms	2
3.	Beschreibung und Zeitplan der vorgeschlagenen Tätigkeiten	2
3.1.	Aufgaben der Kommission im Zusammenhang mit der Änderung der Richtlinie 2010/40/EU	2
3.2.	Ausführliche Beschreibung der vorgeschlagenen Tätigkeiten.....	3
3.2.1.	Kooperative intelligente Verkehrssysteme (K-IVS)	3
3.2.2.	eCall-System – mögliche Ausweitung auf andere Fahrzeugklassen.....	4
3.2.3.	Entwicklung von Kennungen für multimodale Zugangsknoten	4
3.2.4.	Verbessertes Verkehrs- und Störungsmanagement.....	5
3.2.5.	Überarbeitung der geltenden Spezifikationen für ein Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen	6
3.2.6.	Überarbeitung der geltenden Spezifikationen für Informationsdienste für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge	7
3.2.7.	Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2010/40/EU.....	7
4.	Änderung des Arbeitsprogramms	8



Brüssel, den 12.11.2024
C(2024) 7750 final

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 12.11.2024

zur Festlegung eines Arbeitsprogramms gemäß der Richtlinie 2010/40/EU für den
Zeitraum 2024-2028

DE

DE

Arbeitsprogramm der EK 2024 – 2028

Aufgaben	2024	2025	2026	2027	2028
Annahme des Arbeitsprogramms					
Annahme des gemeinsamen Musters für die Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten und wesentliche Leistungsindikatoren					
Verlängerung des Mandats der Europäischen IVS-Beratergruppe (European ITS Advisory Group, EIAG)					
Berichte über die Fortschritte bei der Umsetzung (2026) und die übertragenen Befugnisse (2028)					
Überprüfung der Richtlinie 2010/40/EU					

3.2.1. Kooperative intelligente Verkehrssysteme (K-IVS)

Ziel dieser Tätigkeit ist es, gegebenenfalls gemeinsame EU-Spezifikationen anzunehmen, **um Kompatibilität, Interoperabilität und Kontinuität bei der Einführung und beim Betrieb EU-weiter K-IVS-Dienste auf der Grundlage einer vertrauenswürdigen und sicheren Kommunikation** zu gewährleisten.

Geplante EU-Spezifikationen:

- Spezifikationen für die **Verwaltung von Sicherheitsberechtigungs-nachweisen von K-IVS-Diensten in der EU**; Spezifikationen für **harmonisierte K-IVS-Dienste**; Spezifikationen zur **Förderung der Entwicklung und Umsetzung von K-IVS**, insbesondere zur **Unterstützung der kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilität**. (Vorrangiger Bereich IV der Richtlinie 2010/40/EU)

Zeitraum: 2024 – 2027; Stand der Dinge: Kick Off im **Herbst 2026**

3.2.2. eCall-System – mögliche Ausweitung auf andere Fahrzeugklassen

Wie in der Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität (Maßnahme Nr. 75) angekündigt, und im **Anschluss an die Anpassung des eCall-Rechtsrahmens an neue paketvermittelnde elektronische Kommunikationstechnologien im Jahr 2024**, wird im Rahmen **dieser Tätigkeit geprüft**, ob die Notrufabfragestellen infolge der möglichen Ausweitung des eCall-Systems auf andere Fahrzeugklassen (wie Lastkraftwagen, Kraftomnibusse, motorisierte Zweiräder und landwirtschaftliche Zugmaschinen) angepasst werden müssen. Bei dieser **Tätigkeit besteht ein Zusammenhang mit und eine Abhängigkeit** von den **Entwicklungen des bestehenden Rechtsrahmens für eCall-Notrufabfragestellen und bordeigene eCall-Systeme, der Rechtsvorschriften über die IVS-Richtlinie hinaus umfasst**. Die mögliche Ausweitung des eCall-Systems auf andere Fahrzeugklassen sollte durch eine Folgenabschätzung gestützt werden, die alle Aspekte des eCall-Systems abdeckt. Insbesondere sollte sie notwendigen Änderungen der Spezifikationen für Notrufabfragestellen gemäß der Richtlinie 2010/40/EU Rechnung tragen. (Vorrangiger Bereich III der Richtlinie 2010/40/EU)

Zeitraumen: 2025 – 2028; Stand der Dinge: **geplant**

3.2.3. Entwicklung von Kennungen für multimodale Zugangsknoten

Ziel dieser Tätigkeit ist es, die Schaffung eindeutiger EU-Kennungen (IDs) für Zugangsknoten (für Linienverkehr und gegebenenfalls nachfrageorientierten Verkehr) zu unterstützen. Die Entwicklung eindeutiger EU-Kennungen würde die Entwicklung multimodaler Dienste, einschließlich Fahrscheindiensten, unterstützen und die Umsetzung der Delegierten Verordnung über multimodale Reiseinformationsdienste⁸ gemäß der Richtlinie 2010/40/EU erleichtern.

Vorbereitungsarbeiten sollten als Teil eines Projekts zur technischen Unterstützung im Rahmen der Fazilität „Connecting Europe“ durchgeführt werden. Folgemaßnahmen wie die mögliche Annahme von EU-Spezifikationen im Rahmen der Richtlinie 2010/40/EU sollten mit Sachverständigen aus den Mitgliedstaaten auf der Grundlage der Empfehlungen dieses Projekts erörtert werden. (Vorrangiger Bereich I der Richtlinie 2010/40/EU)

Zeitraum: 2025 – 2027; Stand der Dinge: **am Laufen, Aktivitäten in NAPCORE**

3.2.4. Verbessertes Verkehrs- und Störungsmanagement

Bei dieser Tätigkeit wird geprüft, ob weitere Entwicklungen im vorrangigen Bereich II der Richtlinie 2010/40/EU erforderlich sind, insbesondere in Bezug auf verbesserte Verkehrs- und Störungsmanagementdienste.

In diesem Bereich laufen bereits mehrere Initiativen. Dazu gehören die Empfehlungen und Arbeiten des Forums für die Digitalisierung in Verkehr und Logistik im Hinblick auf den Datenaustausch in multimodalen Logistik- und Lieferketten, die papierlosen Verkehr, Frachtinformationssysteme entlang Verkehrskorridoren und elektronische Frachtbeförderungsinformationen umfassen. Ziel ist es, den Bedarf an ergänzenden Maßnahmen zu bewerten, insbesondere zur Unterstützung standardisierter Informationsflüsse oder Schnittstellen zwischen Verkehrsinformationszentralen/Verkehrsleitstellen und verschiedenen IVS-Akteuren.

.....

Zeitraumen: 2024 – 2026; Stand der Dinge: **exploratory study abgeschlossen und veröffentlicht** - <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/df073872-9a87-11f0-97c8-01aa75ed71a1/language-en>

3.2.5. Überarbeitung der geltenden Spezifikationen für ein Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen

Im Rahmen dieser Tätigkeit wird eine Überarbeitung der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission geprüft, um die unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer weiter zu unterstützen. (Vorrangiger Bereich III der Richtlinie 2010/40/EU)

Zeitraumen: 2024-2026, Stand der Dinge: **Abstimmung mit Stakeholder und expert group abgeschlossen, voraussichtliche Annahme Qu. 4/26**

Näheres im Anschluss

3.2.6. Überarbeitung der geltenden Spezifikationen für Informationsdienste für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge

Im Rahmen dieser Tätigkeit wird eine Überarbeitung der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 der Kommission¹⁵ geprüft, um die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge weiter zu unterstützen.. (Vorrangiger Bereich III der Richtlinie 2010/40/EU)

Zeitraum: 2026-2027, Stand der Dinge: **Erste expert group meetings im Qu. 1/26, Studie im Laufen**

Näheres im Anschluss

3.2.7. Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2010/40/EU

Im Einklang mit Artikel 7 der Richtlinie 2010/40/EU besteht der Zweck dieser Tätigkeit darin, **die anwendbaren Zeitpunkte für die folgenden in Anhang III aufgeführten Datenarten festzulegen:**

Lieferverkehrsbestimmungen; Fahrtrichtung auf Fahrbahnen für beide Richtungen; dauerhafte Zufahrtsbeschränkungen; Grenzen von Beschränkungen, Verboten oder Verpflichtungen mit Geltung in bestimmten Zonen, derzeitiger Zufahrtsstatus und Bedingungen für den Verkehr in regulierten Verkehrszonen; Standort der identifizierten Zugangsknoten für sämtlichen Linienverkehr, einschließlich Angaben zur Zugänglichkeit von Zugangsknoten und Wegen innerhalb von Verkehrsknotenpunkten (vorhandene Aufzüge, Rolltreppen usw.) (für städtische Knoten im Sinne von Artikel 3 Buchstabe p der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, die in dieser Verordnung angeführt sind, einschließlich von den Städten verwalteter Knoten).

Zeitraumen: 2026-2027, Stand der Dinge: **Revision der RL für 2027 angekündigt.**

Exkurs zur Revision der DVO (EU) zu SRTI DVO 2013/886

Principles

- No technology mandated.
- Commercial activity and bilateral contracts are generally possible.
- SRTI ready data needs to be accessible via the NAP (for costs is allowed).
- Data generators and service providers are free to use or not use any data sets.

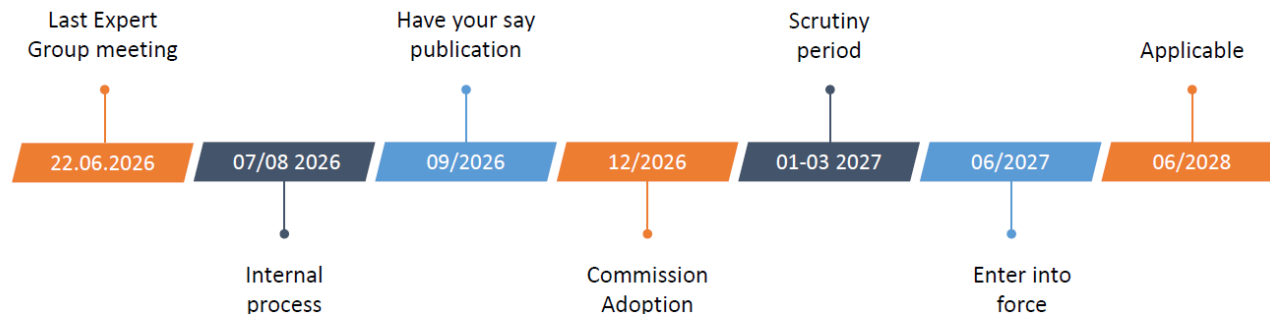
Exkurs zur Revision der DVO (EU) zu SRTI DVO 2013/886

Other Policy Measures

- Extension of geographical scope
 - Go beyond TEN-T to motorways, then primary roads, then (potentially) secondary roads.
 - Benefits, even with the limitations in detection capabilities.
- New event types
 - Emergency vehicles approaching: data probably coming from emergency vehicles themselves
 - End of queue: Already a service provided by private service providers, can stay a commercial data set, if offered to end users in services without additional costs.

Exkurs zur Revision der DVO (EU) zu SRTI DVO 2013/886

5. Next steps – indicative timeline



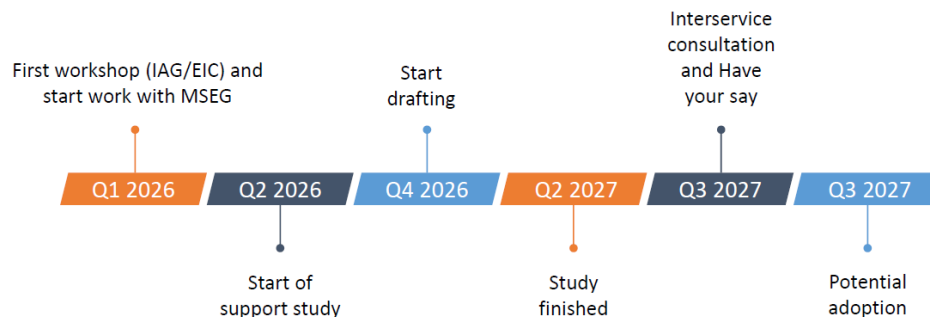
Exkurs zur Revision der DVO (EU) zu SSTP – DVO (EU) 2013/885

TEN-T (Regulation 2024/1679)

- New TEN-T Regulation provides a new (more detailed) definition for safe and secure parking area.
- Refers to certification requirements set out in [Regulation \(EC\) No 561/2006](#) (harmonisation of certain social legislation relating to road transport) and its [Delegated Regulation \(EU\) 2022/1012](#) (standards and certification of safe and secure parking areas).
- By 2040, Member States required to develop (certified) safe and secure parking areas on the core network and extended core TEN-T network, with an average maximum distance of 150 km between two such areas, in compliance with the requirements set out in Article 8a(1) of Regulation (EC) No 561/2006.
- Does not apply to Cyprus, Malta, islands and outermost regions.

Exkurs zur Revision der DVO (EU) zu SSTP

Provisional timeline



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

BMIMI II/Stabsstelle Intelligente
Verkehrssysteme & Digitale Transformation

ST-IVS-DT@bmimi.gv.at

FAQ-Session



- Beantwortung der Fragen im Chat
- Gibt es weitere Fragen?
 - Wenn ja, bitte **in den Chat** schreiben
- Bei weiteren Fragen/ bei Wunsch eines Beratungsgesprächs durch die Nationale Stelle: kontakt@ivs-stelle.at

Stay in touch!

austriatech.at/newsletter



[linkedin.com/company/austriatech](https://www.linkedin.com/company/austriatech)



[@austriatech](https://twitter.com/austriatech)



[austriatech](https://www.youtube.com/austriatech)



<https://bit.ly/2QhMMkl>



[facebook.com/austriatech](https://www.facebook.com/austriatech)



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

**Bundesministerium für Innovation, Mobilität und
Infrastruktur (BMIMI)**

AustriaTech

Kontaktadresse

Raimundgasse 1/6
1020 Wien, Österreich

T: +43 1 26 33 444
F: +43 1 26 33 444-10
office@austriatech.at