



Häufig gestellte Fragen (FAQs): IVS-Stelle (Deutsche Version)

Dieses Dokument basiert auf dem englischsprachigen FAQ-Dokument, welches im Rahmen der Working Group 5 im Projekt NAPCORE ausgearbeitet und im Jänner 2025 publiziert wurde. Die Initiative NAPCORE ist kofinanziert von der Europäischen Kommission.



Inhalt

1	Generelle Fragen	3
1.1	Was ist ein NAP? Warum müssen Daten am NAP bereitgestellt werden?	3
1.2	Was sind intelligente Verkehrssysteme (IVS)?	3
1.3	Was ist die nationale Stelle/zuständige Behörde für Mobilitätsdaten?	3
1.4	Wie sind NAP und nationale Stelle/zuständige Behörde miteinander verbunden?	4
1.5	Welche Vorteile bietet der Austausch von Daten über den NAP?	4
1.6	Selbsterklärung (Self-declarations).....	5
1.6.1	Was ist eine Selbsterklärung, auch Self-Declaration (SD-Formular) genannt?	5
1.6.2	Ist eine Selbsterklärung (Self-Declaration) pro Organisation oder pro Datensatz erforderlich?.....	5
1.6.3	Dürfen nur befugte Personen die Selbsterklärung (Self-Declaration) unterzeichnen? 5	
1.6.4	Können auch Dritte die Selbsterklärungspflicht unterzeichnen?.....	5
1.6.5	Was ist die „Begleitende Dokumentation“?	5
1.7	Was ist eine Einhaltungüberprüfung?	6
1.7.1	Wer wird von den nationalen Stellen/ zuständigen Behörden überprüft?	6
1.7.2	Was sind die Prüfformulare/Ergebnisformulare der Einhaltungüberprüfung?	6
2	Delegierte Verordnungen	7
2.1	MMTIS (2024/490 Aktualisierung von 2017/1926)	7
2.1.1	Betroffene Dienste und Verkehrsträger:innen	7
2.1.2	Muss meine Organisation Daten für MMTIS bereitstellen?.....	7
2.1.3	Beinhaltet die Delegierte Verordnung MMTIS die Erfassung von Daten, d.h. die Verpflichtung zur Digitalisierung von Informationen?	7
2.1.4	Welche Daten müssen zu den Parametern der Fahrpreisauskunft angegeben werden?	7
2.1.5	Was wird von Städten und Gemeinden in Bezug auf die Delegierte Verordnung 2017/1926 MMTIS erwartet?	8
2.2	Fragen pro Sektor	8
2.2.1	Taxi-Unternehmen	8
2.2.2	Welche Daten müssen von Carsharing-Anbieter:innen bereitgestellt werden?.....	9
2.2.3	Parkplatzbetreiber:innen.....	9
2.2.4	Wie sind Anbieter:innen von nachfrageorientierten Verkehrsangeboten von der Delegierten Verordnung 2017/1926 MMTIS betroffen?	9
2.2.5	Carsharing-Vereinigungen mit einer geschlossenen Gruppe an Nutzer:innen (Mitgliedschaft)	10
2.3	RTTI (2022/670).....	10

2.3.1	Betroffene Dienste und Verkehrsträger:innen	10
2.3.2	Was sollte von der Organisation am NAP bezüglich der Delegierten Verordnung RTTI eingetragen werden?	11
2.4	SRTI (886/2013)	11
2.4.1	Betroffene Dienste und Verkehrsträger:innen	11
2.4.2	Was sollte von der Organisation am NAP bezüglich der Delegierten Verordnung SRTI eingetragen werden?.....	11
2.4.3	SSTP (885/2013).....	12
2.4.4	Betroffene Dienste und Verkehrsträger:innen	12
2.4.5	Was sollte von der Organisation am NAP bezüglich der Delegierten Verordnung SSTP eingetragen werden?	12
3	Datenqualität, Format und Anforderungen	13
3.1	Welche Qualitätskriterien werden vorgeschlagen?	13
3.2	Anforderungen an das Datenformat.....	13
3.3	Was soll getan werden, wenn der Datensatz in verschiedenen Formaten vorliegt?....	14
3.4	Was soll getan werden, wenn das Datenformat keinem der in den Delegierten Verordnungen aufgeführten Datenformate entspricht?	14
3.5	Welche Formate gelten als maschinenlesbar?	14
3.6	Kann NeTeX für die „Sharing-Mobilität“ genutzt werden? Gibt es dafür Beispiele oder ein Handbuch?.....	14
4	Vorgehensweise zur Datensatzregistrierung	15
4.1	Wie werden Daten am NAP registriert?	15
4.2	Wie können die am NAP freigegebenen Daten aktualisiert oder gelöscht werden?	16
4.3	Wie können die am NAP verfügbaren Daten genutzt werden?.....	16
4.3.1	Bedingungen für die Nutzung und Bereitstellung von Daten	16
4.3.2	Lizenzierung: Müssen die Daten, die dem Datensatz/Dienst zugrunde liegen, am NAP offen zur Verfügung gestellt werden?	16
4.4	Gibt es Beschränkungen für die Nutzung der vom NAP heruntergeladenen Daten? ...	17
4.5	Wie können Dateninhaber:innen kontaktiert werden?	17
5	DSGVO	17
5.1	Wie werden die Daten über die nationale Zugangsstelle im Einklang mit der DSGVO bereitgestellt?	17

1 Generelle Fragen

1.1 Was ist ein NAP? Warum müssen Daten am NAP bereitgestellt werden?

Ein nationaler Zugangspunkt (engl. National Access Point - NAP) ist eine von einem Mitgliedstaat eingerichtete digitale Schnittstelle, die einen zentralen Zugangspunkt zu den in der [IVS-Richtlinie](#) geforderten Verkehrsdaten darstellt. Die NAPs werden eingerichtet, um den Zugang, den einfachen Austausch und die Wiederverwendung von Verkehrsdaten in Europa zu erleichtern und die Bereitstellung EU-weit interoperabler Reise- und Verkehrsdienste für Endnutzer:innen zu unterstützen. Die Rechtsgrundlage für die Einrichtung der nationalen Zugangspunkte sind die [Delegierten Verordnungen der IVS Richtlinie](#). Jeder Mitgliedstaat der Europäischen Union ist verpflichtet, einen NAP für die verschiedenen delegierten Verordnungen zu erstellen. Einen Überblick über die bestehenden NAPs finden Sie unter [diesem Link](#).

In Österreich ist die AustriaTech für die Verwaltung des NAPs zuständig.

Ansprechpersonen:

- Benjamin Witsch, MSc (FH) (+43 676 531 71 19)
- Mag. (FH) Damaris Anna Gruber, MA (T: +43 676 614 00 34)

Kontaktadresse: AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH; Raimundgasse 1/6 1020 Wien, Österreich

E-Mail-Adresse: admin@mobilitaetsdaten.gv.at

1.2 Was sind intelligente Verkehrssysteme (IVS)?

“Intelligente Verkehrssysteme“ (IVS) sind Systeme, in denen Informations- und Kommunikationstechnologien im Bereich des Straßenverkehrs, einschließlich der Infrastruktur, der Fahrzeuge und der Nutzer:innen, und im Verkehrs-/Mobilitätsmanagement sowie für Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern eingesetzt werden. IVS sind fortgeschrittene Anwendungen, die innovative Dienste für Verkehrsträger und Verkehrsmanagement bieten. Mit IVS können Nutzer:innen besser informiert werden, was zu einer sichereren, besser koordinierten und intelligenteren Nutzung der Verkehrsträger und -netze beiträgt.

1.3 Was ist die nationale Stelle/zuständige Behörde für Mobilitätsdaten?

Eine nationale Stelle (engl. National Body - NB)/zuständige Behörde bezieht sich in der Regel auf eine Organisation, Institution oder Einrichtung, die auf nationaler Ebene tätig ist. Diese Stellen werden von der Regierung eingerichtet oder von Behörden anerkannt, um verschiedene Aspekte nationaler Angelegenheiten zu überwachen, zu verwalten, zu regulieren oder zu vertreten. Sie müssen unparteiisch und unabhängig sein.

Im rechtlichen Rahmen der IVS-Richtlinie 2010/40/EU und der zugehörigen Delegierten Verordnungen besteht die Hauptaufgabe einer nationalen Stelle/zuständigen Behörde darin, zu bewerten, ob Dateninhaber:innen und Diensteanbieter:innen die in den Delegierten Verordnungen festgelegten Anforderungen, einschließlich der Anforderungen an die Datenqualität, erfüllen (Einhaltungsüberprüfung).

In Österreich ist die nationale Stelle/zuständige Behörde bei AustriaTech angesiedelt.

Ansprechpersonen:

- DI Alice Neugebauer (T: +43 670 184 16 09)
- Anton Rauchmann, MSc (T: +43 670 191 86 81)

Kontaktadresse: AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologienpolitische Maßnahmen GmbH; Raimundgasse 1/6 1020 Wien, Österreich

E-Mail-Adresse: kontakt@ivs-stelle.at

1.4 Wie sind NAP und nationale Stelle/zuständige Behörde miteinander verbunden?

Die gemäß den Delegierten Verordnungen erforderlichen (Meta-)Daten werden an den nationalen Zugangspunkten (NAP) erfasst. Die nationalen Stellen/zuständigen Behörden sind im Allgemeinen damit befasst, die Beschreibung der über die NAPs zugänglichen Daten zu bewerten, indem sie regelmäßig Einhaltungüberprüfungen durchführen.

1.5 Welche Vorteile bietet der Austausch von Daten über den NAP?

- Ihre Daten werden für eine größere Gruppe von Nutzer:innen in Europa und darüber hinaus sichtbar und leicht auffindbar.
- Die Bereitstellung von Daten am NAP kann die Bereitstellung neuer Mobilitätsdienste fördern, d. h. Dienste für klimafreundliche Mobilitätslösungen (MaaS usw.).
- Ihre Daten können leicht wiederverwendet werden, dies eröffnet neue Geschäftsmöglichkeiten.
- Der NAP ist eine zentrale Datenquelle, in der bestimmte Standards verwendet werden und bestimmte Qualitätsniveaus gewährleistet sind.
- Die NAPs gewähren den Datenweiterverwendenden gleichen Zugang und Nichtdiskriminierung.
- Es entstehen kumulative Effekte: je mehr Daten-/Dienstleistungsanbieter:innen und Nutzer:innen die NAPs bereits haben, desto attraktiver ist es für andere Daten-/Dienstleistungsanbieter:innen und Nutzer:innen, sich anzuschließen.
- Ihre Daten können von der nationalen Stelle (NB) stichprobenartig überprüft werden, sodass Sie ein detailliertes Feedback erhalten, das für die Verbesserung Ihrer Daten nützlich sein kann.
- Ihre soziale Verantwortung als Unternehmen kann durch Ihren Beitrag zu mehr Sicherheit und zur Verringerung der CO₂-Emissionen im europäischen Straßennetz bereichert werden.
- Mit dem Eintrag am NAP erfüllen Sie die Anforderungen Delegierten Verordnungen (EU).

1.6 Selbsterklärung (Self-declarations)

1.6.1 Was ist eine Selbsterklärung, auch Self-Declaration (SD-Formular) genannt?

Die Selbsterklärung - auch „Self-Declaration“ genannt - muss von jenen Dateninhaber:innen/Diensteanbieter:innen ausgefüllt und unterzeichnet werden, die über Datensätze oder Dienste verfügen, die in den Datenkategorien der Delegierten Verordnungen aufgeführt sind und diese über den nationalen Zugangspunkt bereitstellen.

Die Dateninhaber:innen/Diensteanbieter:innen erklären durch Unterzeichnung der Selbsterklärung die Einhaltung der Delegierten Verordnungen. Für jede:n Daten-/Diensteanbieter:in, der oder die von einer Delegierten Verordnung betroffen ist, ist eine unterzeichnete Selbsterklärung pro Delegierter Verordnung erforderlich.

Die nationale Stelle/zuständige Behörde verwendet diese Selbsterklärungen als Ausgangspunkt für ihre Bewertungsverfahren (Einhaltungsüberprüfung), um zu prüfen, ob die Dateninhaber:innen und Diensteanbieter:innen die Anforderungen der Delegierten Verordnungen erfüllen.

[\[Link zu den Vorlagen\]](#)

1.6.2 Ist eine Selbsterklärung (Self-Declaration) pro Organisation oder pro Datensatz erforderlich?

Derzeit ist eine Selbsterklärung pro Organisation vorzulegen, die durch zusätzliche Informationen (Anhang mit Datensätzen) ergänzt und von einem oder einer Unterschriftsberechtigten unterzeichnet wird.

1.6.3 Dürfen nur befugte Personen die Selbsterklärung (Self-Declaration) unterzeichnen?

Ja, Selbsterklärungen müssen von autorisierten Personen unterzeichnet werden, die von dem/der jeweiligen Stakeholder:innen bestimmt werden.

1.6.4 Können auch Dritte die Selbsterklärungspflicht unterzeichnen?

Jede Einrichtung, die Daten über den nationalen Zugangspunkt bereitstellt, kann dies in Übereinstimmung mit den geltenden Vereinbarungen stellvertretend tun, z. B. über eine Datenbank oder einen Dritten als Aggregator. Dies entbindet den oder die ursprüngliche:n Dateninhaber:in nicht von seiner oder ihrer Verantwortung für die Qualität der bereitgestellten Originaldaten.

1.6.5 Was ist die „Begleitende Dokumentation“?

Die Begleitende Dokumentation (accompanying documentation) wird von dem oder der Daten-/Diensteanbieter:in bereitgestellt, der oder die (Meta-)Daten in Übereinstimmung mit der jeweiligen Delegierten Verordnung zum NAP liefert. Die Informationen in der Begleitenden Dokumentation sollen die nationale Stelle/zuständige Behörde bei der Durchführung der

Einhaltungsüberprüfung unterstützen. Wenn bestehende Dokumente Antworten oder Informationen zu den geforderten Themen liefern, sind sie dem Anhang der Begleitenden Dokumentation hinzuzufügen. Gemäß der Delegierten Verordnung wurde im Rahmen von NAPCORE eine Vorlage für die Begleitende Dokumentation erstellt. [[Link zu den Vorlagen](#)]

1.7 Was ist eine Einhaltungsüberprüfung?

Die nationalen Stellen/zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten führen Einhaltungsüberprüfungen durch, um zu kontrollieren, ob die Daten- und Dienstleistungsanbieter:innen die Anforderungen der Delegierten Verordnungen (EU) 2017/1926, 2022/670, Nr. 886/2013 und Nr. 885/2013 erfüllen. In einigen Mitgliedstaaten können Daten-/Diensteanbieter:innen von der nationalen Stelle/zuständigen Behörde mit einer Geldstrafe belegt werden, wenn die Anforderungen der Delegierten Verordnungen nicht erfüllt werden. Nähere Details zu den Einhaltungsüberprüfungen (Compliance Assessments) sind unter folgendem [Link](#) nachzulesen.

1.7.1 Wer wird von den nationalen Stellen/ zuständigen Behörden überprüft?

Anbieter:innen von Daten oder Diensten müssen einen Datensatz oder eine Beschreibung ihrer (Meta-)Daten bei einem nationalen Zugangspunkt (NAP) gemäß den Delegierten Verordnungen einreichen. Der Bereitstellung von (Meta-)Daten sind eine „Selbsterklärung“ und die „Begleitende Dokumentation“ beizufügen. Die nationale Stelle oder die zuständige Behörde bewertet, ob die stichprobenartig ausgewählten Daten-/Diensteanbieter:innen die Anforderungen der Delegierten Verordnungen erfüllen. Auch Datennutzende müssen sich an ausgewählte Anforderungen der Delegierten Verordnung halten, und dazu eine „Selbsterklärung“, welche ebenfalls überprüft werden kann, bei der nationalen Stelle einreichen.

Wenn Daten von einer oder einem Bevollmächtigten/über einen Dritten bereitgestellt werden, wird immer noch der oder die ursprüngliche Datenanbieter:in und nicht die oder der Bevollmächtigte bewertet.

1.7.2 Was sind die Prüfformulare/Ergebnisformulare der Einhaltungsüberprüfung?

Die Prüfformulare/Ergebnisformulare der Einhaltungsüberprüfung können von der nationalen Stelle/zuständigen Behörde als Grundlage für die Durchführung der Einhaltungsüberprüfung herangezogen werden. Die Beurteilungsformulare enthalten Schlüsselfragen für jeden Artikel der Delegierten Verordnung, die theoretische und inhaltliche Beurteilung sowie die Anforderungen zur Überprüfung der Einhaltung. Die Ergebnisformulare der Konformitätsbewertung werden von der nationalen Stelle/zuständigen Behörde während der Einhaltungsüberprüfung verwendet, um zu ermitteln, ob die bewerteten Organisationen die Artikel der Delegierten Verordnung einhalten. Innerhalb von NAPCORE wurden die Verfahren zur Einhaltungsüberprüfung der Delegierten Verordnungen (EU) 2017/1926, 2022/670, 886/2013 und 885/2013 harmonisiert. Dies trägt zur Vereinheitlichung der Einhaltungsüberprüfung in ganz Europa bei, was die Vergleichbarkeit der Einhaltungsüberprüfungen von internationalen, privaten Organisationen ermöglicht.

[[Link zu den Vorlagen](#)]

2 Delegierte Verordnungen

2.1 MMTIS (2024/490 Aktualisierung von 2017/1926)

2.1.1 Betroffene Dienste und Verkehrsträger:innen

Folgende Verkehrsträger:innen werden von dieser Delegierten Verordnung erfasst:

Linienverkehr, nachfrageorientierter Verkehr und Individualverkehr. Im Anhang der Delegierten Verordnung über multimodale Reiseinformationsdienste (MMTIS) sind die betroffenen Verkehrsträger:innen und Verkehrsmittel aufgeführt:

- **Linienverkehr** wie Luftverkehr, Eisenbahnverkehr einschließlich Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, konventioneller Bahnverkehr, Stadtbahnverkehr, Schwebebahn, Fernbus, Seeverkehr einschließlich Fährverkehr, Binnenschifffahrt, U-Bahn, Straßenbahn, Bus, Oberleitungsbus.
- **Nachfrageorientierter Verkehr** wie Pendelbus, Pendelfähre, Ruffahrdienste (Dial-a-ride-Dienste), Taxi, gemeinsame Pkw-Nutzung (Car-Sharing), Fahrgemeinschaft (Car-Pooling), Mietwagen, Mitfahrdienst (Ride-Sharing), gemeinsame Nutzung von Fahrrädern (Bike-Sharing), Leihfahrrad, gemeinsame Nutzung von E-Rollern (E-Scooter-Sharing).
- **Individualverkehr** wie Pkw, Motorrad, Fahrrad, Roller, Zufußgehen.

2.1.2 Muss meine Organisation Daten für MMTIS bereitstellen?

Ja, wenn Sie eine Verkehrsbehörde, ein:e Verkehrsbetreiber:in, ein:e Anbieter:in von nachfrageorientierten Verkehrsangeboten oder ein:e Infrastrukturbetreiber:in sind und über relevante Daten in digitaler Form verfügen.

2.1.3 Beinhaltet die Delegierte Verordnung MMTIS die Erfassung von Daten, d.h. die Verpflichtung zur Digitalisierung von Informationen?

Nein, die Delegierte Verordnung MMTIS betrifft nur die Zugänglichkeit bestehender digitaler maschinenlesbarer Daten über den NAP, nicht die Erstellung neuer Datensätze, die nicht bereits in einem digitalen maschinenlesbaren Format vorliegen. Es ist jedoch zu beachten, dass die überarbeitete IVS-Richtlinie (Anhang III) die Erstellung bestimmter statischer multimodaler Verkehrsdaten ab 2026 vorschreibt.

2.1.4 Welche Daten müssen zu den Parametern der Fahrpreisauskunft angegeben werden?

Die Delegierte Verordnung 2017/1926 (MMTIS) zielt darauf ab, den Nutzer:innen multimodale Reiseinformationsdienste anzubieten, die auch statische Tarife berücksichtigen. Dies bedeutet, dass statische Tarifdaten, die in einen Routenplaner zur Kostenberechnung einbezogen werden können, sofern verfügbar, bereitgestellt werden sollten.

2.1.5 Was wird von Städten und Gemeinden in Bezug auf die Delegierte Verordnung 2017/1926 MMTIS erwartet?

Städte und Gemeinden sind gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 verpflichtet, ihre mobilitätsbezogenen Datensätze zu registrieren. Dies gilt derzeit nur für Daten, die bereits in einem maschinenlesbaren Format verfügbar sind. Es ist jedoch zu beachten, dass die überarbeitete IVS-Richtlinie (Anhang III) ab 2026 die Erstellung bestimmter statischer, multimodaler Verkehrsdaten vorschreibt.

Beispielsweise handelt es sich dabei um folgende Datenkategorien:

- Points of Interest (POI's) (verkehrsbezogene Informationen, z.B. Flughäfen, Bahnhöfe, Häfen und andere Verkehrsknotenpunkte)
- Radwegenetz (getrennte Radwege, gemischter Verkehr, gemischter Fußgänger- und Radweg)
- Fußgängernetz und Barrierefreiheit
- Park & Ride-Haltestellen sowie Bike-Sharing-Stationen (die von der Stadt/Gemeinde definierten zulässigen Abstellzonen)
- Gesicherte Fahrradabstellanlagen (z. B. abgeschlossene Fahrradgaragen)
- Autoparkplätze (wo und wie kann man für das Parken bezahlen?)

Wenn diese Daten Teil eines aggregierten Datensatzes sind, der bereits am NAP registriert ist, müssen die Daten nicht noch einmal separat registriert werden. Je nach Datenkategorie wird empfohlen, die Daten in einem bestimmten Format oder Standard zu registrieren.

- DATEX II
- INSPIRE
- NeTEx
- SIRI

2.2 Fragen pro Sektor

2.2.1 Taxi-Unternehmen

Welche Informationen müssen von den Taxi-Unternehmen bereitgestellt werden?

Taxis sind von den folgenden Datenkategorien betroffen:

- Buchung von Carsharing, Taxis, Fahrradverleih usw. (einschließlich Vertriebskanäle, Erfüllungsmethoden, Zahlungsmethoden, Zugänglichkeit)

Wenn die Daten bereits in einem digitalen Format vorliegen, sollten sie im NeTEx-Format oder einem anderen vollständig interoperablen Format bereitgestellt und am nationalen Zugangspunkt registriert werden.

Können diese Informationen auch über einen zentralisierten Taxidienst (Proxy) übermittelt werden?

Die nationale Stelle akzeptiert auch NAP-Einträge und Selbsterklärungen von Dritten, die Daten für eine:n andere:n Anbieter:in bereitstellen, sofern dies intern vereinbart wurde. D.h., wenn ein:e

Dienstleister:in unter einem oder einer großen Anbieter:in tätig ist, kann auch ein:e Dritte:r die Datenbereitstellung für Partner:innen übernehmen.

2.2.2 Welche Daten müssen von Carsharing-Anbieter:innen bereitgestellt werden?

Carsharing-Anbieter:innen sind von den folgenden Datenkategorien betroffen:

- Standortsuche (nachfrageabhängige Modi): iii) Carsharing-Stationen¹
- Buchung von Carsharing, Taxis, Fahrradverleih etc. (inkl. Verkaufskanäle, Erfüllungsmethoden, Zahlungsmethoden)²

Wenn ein:e Dienstanbieter:in unter einem oder einer größeren Anbieter:in arbeitet, kann ein Dritter oder eine Dritte die Datenbereitstellung für seine oder ihre Partner:in verwalten. Bei Unklarheiten wenden Sie sich bitte an die IVS-Stelle.

2.2.3 Parkplatzbetreiber:innen

Die erforderlichen Daten:

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 (Mitfahrerparkplätze)
- 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)
- vii) Abstellzonen für Roller

(b) Informationsdienste — für nachfrageorientierten Verkehr: Formen der Buchung nachfrageorientierter Verkehrsangebote, einschließlich Vertriebskanälen, Erfüllungsmethoden, Zahlungsmethoden

(c) vorhandene Parkplätze (auf und abseits der Straße).

2.2.4 Wie sind Anbieter:innen von nachfrageorientierten Verkehrsangeboten von der Delegierten Verordnung 2017/1926 MMTIS betroffen?

Artikel 2 der Delegierten Verordnung MMTIS enthält eine Definition des Begriffs „Anbieter:in von nachfrageorientierten Verkehrsangeboten“ und der Anhang enthält eine nicht erschöpfende Liste von Beispielen für verschiedene Arten von nachfrageorientierten Verkehrsangeboten. Ob ein:e Anbieter:in von nachfrageorientierten Verkehrsangeboten verpflichtet ist, einen bestimmten Datentyp über den NAP zugänglich zu machen, lässt sich anhand der Anforderungen ermitteln,

¹ Service-Level 3, b, ii)

² Service-Level 2, a)

die in den verschiedenen im Anhang aufgeführten Datentypen festgelegt sind. Diese Verpflichtung besteht nur, wenn der oder die Anbieter:in von nachfrageorientierten Verkehrsangeboten in seiner oder ihrer Rolle als Dateninhaber:in die Daten in einem digitalen, maschinenlesbaren Format zur Verfügung stellt.

2.2.5 Carsharing-Vereinigungen mit einer geschlossenen Gruppe an Nutzer:innen (Mitgliedschaft)

Carsharing-Vereinigungen mit einer geschlossenen Gruppe an Nutzer:innen (Mitgliedschaft) sind nicht von der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 betroffen, da das Angebot nur ausgewählten Nutzer:innen/Mitglieder:innen zur Verfügung steht und nicht von der breiten Öffentlichkeit genutzt werden kann.

2.3 RTTI (2022/670)

2.3.1 Betroffene Dienste und Verkehrsträger:innen

Die Delegierte Verordnung über Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (RTTI) gilt für:

- Dateninhaber:innen: bezeichnet eine juristische Person bzw. eine:n öffentliche:n oder private:n Rechtsträger:in, z. B. eine Verkehrsbehörde, eine:n Verkehrsbetreiber:in, eine:n Infrastrukturbetreiber:in oder eine:n Anbieter:in von nachfrageorientierten Verkehrsangeboten, die oder der nach geltendem Unionsrecht oder nationalem Recht Zugang zu den im Anhang aufgeführten Daten in ihrer oder seiner Verfügungsgewalt gewähren oder diese weitergeben darf;
- Datennutzer:innen: Straßenverkehrsbehörden, Straßenbetreiber:innen, Mautbetreiber:innen, Diensteanbieter:innen und Hersteller:innen digitaler Karten oder andere Stellen, die Daten zur Erstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationen verwenden oder, sofern dies nach den von dem oder der Dateninhaber:in festgelegten Bedingungen zulässig ist, die Daten für andere mobilitätsbezogene Zwecke nutzen;

Die folgenden Organisationen können als Dateninhaber:innen und/oder -nutzer:innen angesehen werden:

- „Straßenverkehrsbehörde“: eine Behörde, die für die Planung, Überwachung und den Betrieb von Straßen zuständig ist, die in ihre territoriale Zuständigkeit fallen;
- „Straßenbetreiber“: Eine öffentliche oder private Einrichtung, die für die Instandhaltung und Verwaltung von Straßen und die Steuerung von Verkehrsströmen zuständig ist;
- „Diensteanbieter“: Ein:e öffentliche:r oder private:r Anbieter:in von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten, der oder die kein bloßer Vermittler von Daten an Datennutzer:innen ist;
- „Hersteller digitaler Karten“: Alle Hersteller:innen, digitaler Karten, die Echtzeit-Verkehrsinformationen verbreiten;
- „Mautbetreiber“: Eine öffentliche oder private Einrichtung, die die Rolle eines oder einer Mautdiensteanbieter:in oder Mauterheber:in im Sinne der Richtlinie (EU) 2019/520 des Europäischen Parlaments und des Rates übernimmt;

- “Akteure im Bereich Aufladen und Betanken”: in der Delegierten Verordnung nicht definiert
- „Inhaber im Fahrzeug erzeugter Daten“: Eine Einrichtung, die sich mit der Erfassung, Aggregation oder anderweitigen Verarbeitung im Fahrzeug erzeugter Daten zur Erfüllung der Datenschutzanforderungen befasst.

Die Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 gilt seit dem 1.1.2025. Neue Interessengruppen sind seither von der Delegierten Verordnung betroffen: Mautbetreiber:innen; Akteur:innen im Bereich Aufladen und Betanken und Inhaber:innen im Fahrzeug erzeugten Daten. Der geografische Geltungsbereich wird ab dem 1. Januar 2028 auf das gesamte Straßennetz ausgeweitet (schrittweiser Ansatz).

2.3.2 Was sollte von der Organisation am NAP bezüglich der Delegierten Verordnung RTTI eingetragen werden?

Organisationen, für die die Delegierte Verordnung gilt, sollten Zugang zu den folgenden Datentypen gewähren und diese innerhalb eines angemessenen Zeitrahmens aktualisieren:

- (1) Arten von Daten über die Infrastruktur;
- (2) Arten von Daten über Vorschriften und Beschränkungen (einschließlich statischer und dynamischer Verkehrsvorschriften; Verkehrsplänen);
- (3) Arten von Daten über den Zustand des Netzes (einschließlich Straßensperrungen, Fahrbahnsperren, Straßenbauarbeiten, vorübergehende Verkehrsmanagementmaßnahmen);
- (4) Daten über die Echtzeit-Benutzung des Netzes.

2.4 SRTI (886/2013)

2.4.1 Betroffene Dienste und Verkehrsträger:innen

Die Delegierte Verordnung SRTI (sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen) gilt für:

- Öffentliche und/oder private Straßenbetreiber:innen: jede juristische oder natürliche Person, die an der Bereitstellung eines Mindestmaßes an sicherheitsrelevanten allgemeinen Verkehrsinformationen beteiligt ist;
- Öffentliche und/oder private Diensteanbieter:innen: jede juristische oder natürliche Person, die an der Bereitstellung von verkehrssicherheitsrelevanten Mindestgrundlagen für Verkehrsinformationen beteiligt ist;
- Rundfunkanstalten: Rundfunkanstalten, die sich mit der Bereitstellung von Verkehrsinformationen befassen.

2.4.2 Was sollte von der Organisation am NAP bezüglich der Delegierten Verordnung SRTI eingetragen werden?

Die Registrierung der festgestellten verkehrssicherheitsrelevanten Ereignisse oder Bedingungen am NAP durch die öffentlichen und privaten Straßenbetreiber:innen und/oder

Diensteanbieter:innen ist obligatorisch. Die Daten sollten in DATEX II oder einem anderen maschinenlesbaren Format bereitgestellt werden, das mit DATEX II vollständig kompatibel und interoperabel ist.

Die SRTI-Daten umfassen verschiedene Arten von verkehrssicherheitsrelevanten Ereignissen oder Bedingungen:

Datentypen
vorübergehend rutschige Fahrbahn
Tiere, Personen, Hindernisse, Gegenstände auf der Fahrbahn
ungesicherte Unfallstellen
Kurzzeitbaustellen
eingeschränkte Sicht
Falschfahrer
nicht ausgeschilderte Straßenblockierung
außergewöhnliche Witterungsbedingungen

Die Informationen für alle Datentypen sollten dabei umfassen:

- den Ort des Ereignisses oder Zustands
- die Kategorie des Ereignisses oder Zustands und ggf. eine kurze Beschreibung
- Gegebenenfalls Hinweise zum Fahrverhalten. Beachten Sie, dass die Informationen zurückgezogen werden sollten, wenn das Ereignis oder die Bedingung nicht mehr besteht, oder geändert werden sollten, wenn sich das Ereignis oder die Bedingung ändert.

2.4.3 SSTP (885/2013)

2.4.4 Betroffene Dienste und Verkehrsträger:innen

Die Delegierte Verordnung SSTP (sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge) gilt für öffentliche und private Parkplatzbetreiber:innen und -Diensteanbieter:innen.

2.4.5 Was sollte von der Organisation am NAP bezüglich der Delegierten Verordnung SSTP eingetragen werden?

Öffentliche oder private Parkplatzbetreiber:innen und Diensteanbieter:innen müssen Daten über sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge (SSTP) auf dem [TEN-T](#) Netzwerk erfassen. Die Daten sollten in DATEX II oder in einem anderen kompatiblen Format bereitgestellt werden, um die Interoperabilität der Informationsdienste in der gesamten Union zu gewährleisten.

Die SSTP-Daten umfassen:

1. Statische Parkplatzdaten wie (soweit vorhanden):

- Identifizierungsdaten des Parkplatzes

<ul style="list-style-type: none"> • Ortsangabe der Parkplatzeinfahrt • Kennung der Straße erster Ordnung Nr. 1/Richtung, Kennung der Straße erster Ordnung Nr. 2/Richtung, wenn der Parkplatz über zwei verschiedene Straßen erreichbar ist; • Erforderlichenfalls Angabe der Ausfahrt; Entfernung von der Straße erster Ordnung • Gesamtzahl der freien Lkw-Stellplätze • Preis und Währung der Parkplätze
<p>2. Informationen über Sicherheit und Ausrüstung des Parkplatzes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherheits- und Serviceeinrichtungen des Parkplatzes, einschließlich einer nationalen Einstufung, soweit verwendet • Zahl der Stellplätze für Kühllastwagen • Informationen über Sonderausrüstungen oder -dienste für Speziallastwagen und Sonstiges
<p>3. Dynamische Daten über die Verfügbarkeit von Parkplätzen:</p> <p>Dynamische Daten über freie Stellplätze, einschließlich der Angabe, ob der Parkplatz belegt oder geschlossen ist oder wie viele Stellplätze verfügbar sind.</p> <p>Bei dynamischen Daten müssen öffentliche und private Betreiber und/oder Diensteanbieter ihre Informationen mindestens alle 15 Minuten aktualisieren.</p>

3 Datenqualität, Format und Anforderungen

3.1 Welche Qualitätskriterien werden vorgeschlagen?

Informationen zu den Qualitätskriterien und den entwickelten Qualitätsrahmen können auf der NAPCORE-Website unter dem Reiter „[Quality](#)“ nachgeschlagen werden. Dieser ist ein zentraler Aufbewahrungsort für alle Ausarbeitungen der NAPCORE Qualitätsrahmen und wird laufend aktualisiert. Hier können Berichte zu den Qualitätskriterien für (Meta)-Daten sowie Qualitätsrahmen der EU-EIP nachgeschlagen werden.

3.2 Anforderungen an das Datenformat

Sie müssen die Daten in einem maschinenlesbaren Format bereitstellen. Dies bedeutet, dass die Informationen direkt gelesen und verarbeitet werden können, ohne dass ein zusätzlicher Konvertierungsschritt erforderlich ist. Gemäß den Delegierten Verordnungen (EU) sind verschiedene Datenformate erforderlich:

MMTIS (2017/1926):

- Für dynamische Reise- und Verkehrsdaten: SIRI und DATEX II
- Für statische, historische und beobachtete Reise- und Verkehrsdaten: NeTeX und DATEX II
- Für den Schienenverkehr: technische Unterlagen B1, B2, B3, B4, B8, B9 der TSI TAP
- Für den Luftverkehr: IATA SSIM
- und die zugrunde liegenden Geodaten: INSPIRE

RTTI (2022/670):

- Infrastruktur: DATEX II, INSPIRE, TN-ITS,
- Netzwerke: DATEX II

SRTI (886/2013): DATEX II oder ein anderes Format, das vollständig mit DATEX II maschinenlesbar und interoperabel ist.

SSTP (885/2013): DATEX II oder ein anderes Format, das mit DATEX II maschinenlesbar und interoperabel ist.

Kompatibilität: Wenn die Daten in einem kompatiblen Format bereitgestellt werden, müssen Informationen darüber bereitgestellt werden, wie Daten konvertiert werden können.

Einen allgemeinen Überblick bezüglich der Unterschiede zwischen den verschiedenen Standards/Formaten finden Sie unter diesem Link <https://transmodel-cen.eu/index.php/faq-general/>

3.3 Was soll getan werden, wenn der Datensatz in verschiedenen Formaten vorliegt?

Liegt ein Datensatz in mehr als einem Format vor, ist es besser, die Version zu verwenden, die am besten mit den Delegierten Verordnungen vereinbar ist (siehe Frage in Kapitel 3.2).

3.4 Was soll getan werden, wenn das Datenformat keinem der in den Delegierten Verordnungen aufgeführten Datenformate entspricht?

Wenn das Format des Datensatzes nicht mit den Datenformaten der Delegierten Verordnungen (siehe Kapitel 3.2) kompatibel ist, können alle Informationen zur Konvertierung des Datensatzes in DATEX II auf der DATEX II-Webseite [Datex II Webseite](#) gefunden werden.

Oder für NeTEx auf <https://transmodel-cen.eu/>.

Wenn Ihre Daten konvertiert werden müssen, geben Sie bitte eine Beschreibung des Formats an und erläutern Sie, wie diese in eines dieser Formate konvertiert werden können.

3.5 Welche Formate gelten als maschinenlesbar?

Die Verpflichtungen der Delegierten Verordnungen verlangen, dass die Daten in maschinenlesbaren Formaten zur Verfügung stehen. Formate gelten als maschinenlesbar, wenn Maschinen das Dateiformat interpretieren können (z. B. CSV- und XML-Exporte). Es sollten die in den Delegierten Verordnungen festgelegten Formate verwendet werden.

3.6 Kann NeTEx für die „Sharing-Mobilität“ genutzt werden? Gibt es dafür Beispiele oder ein Handbuch?

Das NeTEx-Teil 5-Format wurde speziell für die statischen Daten „alternativer Verkehrsträger“ (= nachfrageorientierte Verkehrsträger:innen wie Shuttlebus, Shuttle-Fähre, Taxi, Car-Sharing, Car-Pooling, Autovermietung, Bike-Sharing und Bike-Hire) entwickelt. Dieses Format ermöglicht die

Aufnahme von Informationen zu Fahrzeugen, Flotten, Stationen, Zugangsoptionen, Geofencing, Buchungsinformationen, Tarifen, Benutzerkonten usw.

Unter [diesem Link](#) finden Sie ausführliche technische Informationen über dieses Format sowie einige praktische Beispiele, die bei der Umwandlung von Daten helfen können. Es ist auch möglich, das [Webinar](#) anzusehen.

Ein weiteres sehr wichtiges Material für NeTEx-Teil 5 ist die XML Schema Definition (XSD):

https://data4pt.org/w/index.php?title=NeTEx#NeTEx_Part_5_for_New_Modes. In [NeTEx – CEN Github](#) gibt es auch einige [Beispiele](#) für XML-Dateien.

Für Echtzeitdaten sollte das SIRI-Format verwendet werden.

4 Vorgehensweise zur Datensatzregistrierung

4.1 Wie werden Daten am NAP registriert?

Um Daten am österreichischen NAP zu registrieren, wurde die Webseite www.mobilitätsdaten.gv.at eingerichtet. Unter dem Menüpunkt [Registrieren für Datenveröffentlichende](#) kann als datenveröffentlichende Person/als datenveröffentlichendes Unternehmen ein Benutzerkonto erstellt werden. Die Registrierung von Datenbeschreibungen erfolgt nach den folgenden drei Schritten:

Schritt 1: Registrieren eines Masterusers und einer Organisation

Für die erstmalige Registrierung wird ein Masteruser benötigt, welcher die weitere User-Autorisierung sowie die Verwaltung und Koordination der Organisation und der Datensätze durchführt. Anschließend muss die Organisation angelegt werden.

Schritt 2: Freigabe der Organisation durch den Administrator

Nach Überprüfung der Organisation und Freigabe durch den Admin, können nun Datensatzbeschreibungen eingepflegt und veröffentlicht werden.

Schritt 3: Veröffentlichen einer Datensatzbeschreibung

Durch Ausfüllen des Formulars „Metadaten erstellen“ wird ein Eintrag auf der Mobilitätsdaten-Plattform erstellt, welcher für ein Jahr ab dem Erstellungsdatum publiziert ist.

Detailliertere Informationen zum Ablauf der Registrierung und zur Veröffentlichung von Datenbeschreibungen sind im Manual [Betriebsanleitung Mobilitätsdaten.gv.at](#) zu finden.

4.2 Wie können die am NAP freigegebenen Daten aktualisiert oder gelöscht werden?

Daten und Verlinkungen sind sehr schnell veraltet. Dies gilt ebenfalls für deren Beschreibungen. Nachdem die Mobilitätsdaten-Plattform bemüht ist nur aktuell gültige Datenbeschreibungen zu präsentieren ist eine maximale Veröffentlichungsdauer von einem Jahr vorgesehen. Nach einem Jahr reicht die Aktualisierung des "Gültigkeitsdatums", um die Veröffentlichung für ein weiteres Jahr zu verlängern, oder andernfalls die Datenbeschreibung zu aktualisieren.

Detaillierte Informationen können auch hier wieder dem Manual [Betriebsanleitung Mobilitätsdaten.gv.at](#) entnommen werden. Informationen zum Anlegen, Übersetzen, Bearbeiten und Löschen von Datenbeschreibungen sind ab Kapitel 6.1 (ab Seite 23) des Manuals zu finden. Detailinformationen, wie Datenbeschreibungen gelöscht werden können, sind unter Kapitel 6.3.2. auf Seite 45 des Manuals zu finden.

4.3 Wie können die am NAP verfügbaren Daten genutzt werden?

4.3.1 Bedingungen für die Nutzung und Bereitstellung von Daten

Im Allgemeinen sollten die Daten unter Beachtung der FRAND-Bedingungen (fair, angemessen und diskriminierungsfrei) weitergegeben und genutzt werden.

In der Delegierten Verordnung SRTI wird ausdrücklich erwähnt, dass sicherheitsrelevante Mindestdaten für universelle Verkehrsinformationen den Nutzer:innen „möglichst unentgeltlich“ zur Verfügung gestellt werden sollten. Dies ist bei anderen Delegierten Verordnungen nicht der Fall. Für diese Datenarten kann ein:e Datenanbieter:in eine Gebühr im Austausch für die Daten verlangen. Diese Gebühren sollten jedoch nur kostendeckend (ein:e Datenanbieter:in sollte keine Einnahmen aus der gemeinsamen Nutzung von Daten erzielen) sein.

4.3.2 Lizenzierung: Müssen die Daten, die dem Datensatz/Dienst zugrunde liegen, am NAP offen zur Verfügung gestellt werden?

Es ist nicht zwingend erforderlich, dass die Daten, die einem Datensatz oder Dienst zugrunde liegen, am NAP offen zugänglich gemacht werden. Öffentlich sichtbar am NAP müssen lediglich die Metadaten sowie ein Link zum jeweiligen Datensatz oder Dienst bereitgestellt werden. Die Daten und Dienste, die auf einem eigenen System verwaltet werden, müssen daher nicht öffentlich zugänglich sein. Für den Zugang zu den Daten kann ein Vertrag oder eine Lizenz verlangt werden, unabhängig davon, ob dieser entgeltlich oder unentgeltlich ist. In einem solchen Fall sind entsprechende Angaben in den Metadatenfeldern „Vertrag oder Lizenz“ und „Lizenztyp“ zu machen.

Für sicherheitsrelevante Verkehrsinformationen (SRTI) ist jedoch sicherzustellen, dass die Kategorie „Mindestsicherheitsinformationen“ öffentlich und kostenfrei auf der eigenen Website zur Verfügung gestellt wird. Diese Verpflichtung ergibt sich aus der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013:

„Öffentliche Straßenbetreiber, Dienstleister und im Bereich der Verkehrsinformationen tätige Rundfunkanbieter stellen den Endnutzern das Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen vor allen anderen, nicht sicherheitsrelevanten Verkehrsinformationen bereit. Die Information sollte so bereitgestellt werden, dass möglichst viele von dem Ereignis oder den Bedingungen gemäß Artikel 3 betroffene Endnutzer erreicht werden.“

4.4 Gibt es Beschränkungen für die Nutzung der vom NAP heruntergeladenen Daten?

Wenn Daten, welche am NAP bereitgestellt werden, wiederverwendet werden, müssen folgende Regeln befolgt werden:

- Die Quelle sowie das Datum der letzten Aktualisierung des Datensatzes müssen angegeben werden.
- Die Daten müssen auf unparteiische Weise verarbeitet werden.
- Es muss sichergestellt werden, dass die Wiederverwendbarkeit der Daten nicht unnötig eingeschränkt wird.
- Die Nutzungsvereinbarung muss eingehalten werden.
- Die Bedingungen für Reiseinformationsdienste werden in vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Anbieter:innen von Reiseinformationsdiensten festgelegt. Die finanzielle Entschädigung für die Kosten der Verknüpfung von Reiseinformationsdiensten sollten angemessen und verhältnismäßig sein.

4.5 Wie können Dateninhaber:innen kontaktiert werden?

Wenn spezifische Fragen zu einem Datensatz bestehen, kann der oder die Datenanbieter:in direkt kontaktiert werden.

Jeder im NAP beschriebene Datensatz ist mit einem „Kontaktbutton“ versehen, über den der Kontakt zum oder zur Datenanbieter:in mittels eines Kontaktformulars hergestellt werden kann.

5 DSGVO

5.1 Wie werden die Daten über die nationale Zugangsstelle im Einklang mit der DSGVO bereitgestellt?

Die Daten am NAP enthalten keine persönlichen Informationen und entsprechen den gesetzlichen Anforderungen. Daten- und Dienstleistungsanbieter:innen stellen lediglich eine Verbindung zum NAP her; der Datensatz selbst wird nicht am NAP gespeichert. Werden personenbezogene Daten eines Daten-/Diensteanbieters oder einer Daten-/Diensteanbieterin verwendet oder angezeigt, so muss dies von diesem Daten-/Diensteanbieter oder dieser Daten-/Diensteanbieterin akzeptiert werden.