

ITS Arbeitsgruppe AG1- Mobilitätsdatenstrategie

im Rahmen der ITS Austria neu

Maßnahmenkatalog AG1 – Stand 15.06.2022



Inhaltsverzeichnis

ÜBERSICHT	3
MAßNAHMENKATALOG	5
1. Datenstrategie zur Umsetzung der Delegierten Verordnungen 2017/1926 (Prio A), 2015/962 sowie 2022/670 (Prio B) und 886/2013 (Prio C)	5
2. Verbesserung der Datenversorgung der KPI des Mobilitätsmasterplans 2030	8
3. Erweiterung EVIS.AT	11
4. GIP Datenstrategie 2023+	14
5. Umsetzungsplan für einen Mobilitätsdatenraum Österreich	17

Übersicht

Im Zuge des "Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität" sollen wichtige Beiträge zur Zielerreichung des Mobilitätsmasterplanes 2030 geleistet werden. Von den insgesamt vier Arbeitsgruppen (AGs) bearbeitet die AG 1 das Thema Mobilitätsdatenstrategie und ist auf der Suche nach der optimalen Nutzung von Mobilitätsdaten sowie der Definition eines möglichen, zukünftigen Mobilitätsdatenraums. Die Arbeit der Arbeitsgruppe soll einen Überblick über vorhandene und künftig verfügbare Daten aus allen Bereichen des Mobilitätssystems schaffen. Auf Basis dieser Zusammenschau sollen die Zugänglichkeit, die Verfügbarkeit, die Einsatzmöglichkeiten und Limitationen der vorhandenen Daten im Mobilitätssystem untersucht werden. Aus der Analyse soll eine Strategie entwickelt werden, wie Mobilitätsdaten künftig von allen Akteuren des Mobilitätssystems optimal für die Aufgaben des Betriebs des Mobilitätssystems, der Planung der Mobilitätsangebote und dem Monitoring der Wirksamkeit von gesetzten Maßnahmen genutzt werden können. Die im Rahmen der Arbeitsgruppe erarbeitete Mobilitätsdatenstrategie soll ein Zielbild für künftige Datenlandschaft und Maßnahmen für das Erreichen dieses Zielbildes enthalten. Die Mobilitätsdatenstrategie fließt als wichtiges Element in den "Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität" ein.

In nachfolgender Abbildung sind die Treffen der Arbeitsgruppe 1 inklusive der bearbeiteten Themen zu sehen. Alle Treffen wurden virtuell abgehalten.



Abbildung 1: Abfolge und Inhalt der AG1-Treffen

Die Arbeitsgruppe wurde von Karl Rehrl (Salzburg Research) als Chair geleitet und durch Damaris Anna Gruber, Stefan Schwillinsky und Alina Pinkelnig (AustriaTech) als Support unterstützt.

Die 38 Teilnehmenden und deren Organisationen sind in folgender Tabelle aufgelistet:

Organisation	Nachname	Vorname
AIT	Ray	Markus
AlpLab	Knauder	Christoph
ARGE ÖVV	Klein	Alexander
ASFINAG	Allmer	Gottfried
	Harrer	Manfred
AustriaTech	Gruber	Damaris
	Schwillinsky	Stefan
	Bretschneider	Vincent
	Pilic	Tomislav
	Witsch	Benjamin
	Pinkelnig	Alina
BMK	Menzel	Gerhard
	Molin	Helge
	Nikowitz	Michael
	Aschauer	Florian
	Kössl	Ernst
	Weichselbraun	Magdalena
Hafen Wien	Rojko	Peter
Joanneum Research	Luley	Patrick
Land Kärnten	Mandl-Mair	Irmgard
Land Niederösterreich	Dangl	Roman
	Fellner	Helga
Land Oberösterreich	Beyer	Markus
Logistikum Steyr	Schildorfer	Wolfgang
ÖAMTC	Beigl	Helmut
ÖBB	Petroni	Michael
	Hornich	Andreas
	Holzer	Christian
	Lackner	Stefan
	Burger	Bernhard
Research Studios Austria iSpace	Prinz	Thomas
	Herbst	Stefan
Salzburg Research	Rehrl	Karl
Seestadt Aspern	Lang	Lukas
Stadt Wien	Augustin	Helmut
	Gamsjäger	Marianne
TU Graz	Fellendorf	Martin
Wiener Linien	Ivanschitz	Bernd-Peter

Im vorliegenden Dokument sind nur die finalen Maßnahmen der AG1 erfasst. Eine ausführlichere Dokumentation des Arbeitsablaufs wird bis Ende Juni 2022 noch zusätzlich ausgeschickt.

Maßnahmenkatalog

Auf Basis der Priorisierung durch die AG-Teilnehmenden wurde entschieden von den Maßnahmenvorschlägen fünf finale Maßnahmen abzuleiten und auszuarbeiten. Diese Maßnahmen sind in diesem Kapitel erläutert.

1. Datenstrategie zur Umsetzung der Delegierten Verordnungen 2017/1926 (Prio A), 2015/962 sowie 2022/670 (Prio B) und 886/2013 (Prio C)

Beschreibung der Maßnahme (Was genau soll passieren?):

Die nationale Umsetzung der Delegierten Rechtsakte der IVS Richtlinie soll weiterhin unterstützt und vorangetrieben werden. Sowohl bei der Umsetzung bestehender Delegierter Rechtsakte wie der DR 2017/1926 zur Bereitstellung von multimodalen Reiseinformationsdiensten auf dem Gesamtnetz ab 2023 als auch die Umsetzung der neuen DR 2022/670 zur Bereitstellung von Echtzeit-Verkehrsinformationen auf dem Gesamtnetz ab 2025 erfordert künftig eine Datenbereitstellung auf einem wesentlich größeren Teil des Straßennetzes als bisher. Neue Akteure und Stakeholder sind von der Bereitstellungspflicht betroffen wie beispielsweise Betreibenden des Landes- und Gemeindestraßennetzes. Diese sollen informiert, beraten und bei der Datenbereitstellung konform zu den Anforderungen der Delegierten Verordnungen angeleitet werden.

Im Rahmen der Maßnahme sollen alle betroffenen Organisationen für die Erfüllung der Verpflichtungen aus den Delegierten Rechtsakten ertüchtigt werden. Dabei muss ein gemeinsames Vorgehen einerseits mit den Österreichischen Akteuren erarbeitet werden und dieses Vorgehen andererseits auf europäischer Ebene kommuniziert und abgestimmt werden. Entsprechend der nationalen Anforderungen sollen Schwerpunkte herausgearbeitet und gesetzt werden (zB die Nutzung fahrzeuggenerierter Daten, Daten für Curbside-Management) und auch zweckbezogene Qualitätsanforderungen definiert werden.

Ein niederschwelliges System zur Bereitstellung von Daten soll für kleinere Mobilitätsdienstleister ebenfalls als Unterstützung vorgesehen werden, insbesondere für Datenkategorien der DR 2017/1926. Im Zuge der Überarbeitung der 2022/670 sowie basierend auf der Data for Road Safety Initiative (886/2013) ist auch die Nutzung/Bereitstellung von fahrzeugseitigen Daten ein zusätzlicher Schwerpunkt, welcher aufgegriffen und institutionalisiert wird.

Des Weiteren wird die Überarbeitung der DR 2017/1926, die Ausarbeitung der AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation) sowie die Überarbeitung der IVS Richtlinie beobachtet, begleitet und zukünftig zu erwartende Anpassungen an die Stakeholder kommuniziert. Bei Veröffentlichung aktualisierter DRs oder der Überarbeitung der IVS Richtlinie wird der bestehende Rahmen entsprechend angepasst.

Welches Problem/Szenario wird konkret adressiert/gelöst?

Durch die Delegierten Rechtsakte zur IVS-RL wird die diskriminierungsfreie und transparente Zugänglichkeit zu mobilitätsrelevanten Daten und Diensten vorgesehen. Organisationen, welche zur Bereitstellung ihrer Daten/Dienste verpflichtet sind, werden in Zukunft aufgrund der geographischen und inhaltlichen Ausweitung der DRs zahlreicher. Es ist davon auszugehen, dass bei vielen Organisationen das erforderliche Wissen über die Verpflichtungen fehlt und es auch an technischen und organisatorischen Vorkehrungen mangelt, um die Verpflichtungen zu erfüllen. Erfolgt

die Umsetzung der Dienste und Datenbereitstellung nicht national abgestimmt, so ist die Wahrscheinlichkeit hoch, dass es zu inhaltlich uneinheitlichen und nicht standardisierten Lösungen kommt.

Welche Rechtsmaterie oder konkreter rechtliche Aspekt wird adressiert

Delegierten Verordnungen 2017/1926 (Prio A), 2015/962 sowie 2022/670 (Prio B) und 886/2013 (Prio C)

Maßnahmen-Eigner

BMK, AustriaTech, Verkehrsabteilungen der Länder, ASFINAG, ÖBB

Stakeholder (Wer muss mitmachen?)

Alle Organisationen und Akteure welche Daten bzw. Services entsprechend der Datenkategorien der DR 2017/1926, 2022/670 bzw. 2015/962 und 886/2013 erheben und/oder bereitstellen. Dies können Infrastrukturbetreibende sowohl des hochrangigen Netzes (IV/ÖV/Sharing-Anbieter) als auch des niederrangigen bzw. des Gesamtnetzes (Landesverwaltungen, Städte und Gemeinden) aber auch Ladeinfrastrukturbetreiber sein. Weitere Akteure sind Diensteanbietende, welche den DR unterliegen sowie Nutzende der bereitgestellten Daten.

Interventionslogik/Instrument (womit wird die Maßnahme erreicht?)

Als erster Schritt soll im Hinblick auf die geografische Ausweitung für die Delegierten Rechtsakte 2017/1926 sowie 2022/670 ein Überblick erarbeitet werden, welche Organisationen in Österreich für die betroffenen Datenarten zuständig sind, welche Datenquellen bereits zur Verfügung stehen und welche Data Governance dafür in Frage kommt.

Ausgehend von dem im ersten Schritt erarbeiteten Überblick soll mit den, den Delegierten Rechtsakten unterliegenden Organisationen ein gemeinsames Vorgehen hinsichtlich des Umfangs des abgedeckten Netzes und der Ausprägung der bereitzustellenden Daten oder Dienste abgestimmt werden. Diese nationalen Festlegungen sollen dann durch das BMK auf europäischer Ebene kommuniziert und abgestimmt werden.

Die national und auf europäischer Ebene abgestimmte Vorgehensweise wird in einem weiteren Schritt mit den Organisationen umgesetzt. Dabei sollen die Organisationen bei der Lukrierung allfällig vorhandener Fördergelder unterstützt werden. (Anm.- sollten seitens der EC keine Fördermittel bereitgestellt werden, so soll eine entsprechende Initiative von Mitgliedsstaaten zur Schaffung von Fördermöglichkeiten angestoßen werden). Für die Umsetzung der Daten- und Dienstebereitstellung soll eine Begleitung und persönliche Beratung bei der Bereitstellung richtlinienkonformer Daten/Dienste durch die österreichische IVS Stelle unterstützt werden. Parallel wird die Webseite www.ivs-stelle.at weiterentwickelt, um als Kontakt- und Informationsseite Prozesse abzubilden und einen Leitfaden anzubieten.

Zur Gewährleistung von einheitlichen Datenstandards wird die Erarbeitung nationaler Minimum-Profile (z.B. DATEX II/Netex) für die Bereitstellung von Daten aller Modi und auf dem Gesamtverkehrsnetz angestrebt.

Zur Überprüfung der Einhaltung der Delegierten Rechtsakte durch die benannte Stelle bei Austria-Tech soll ein entsprechender Prozess entwickelt und europäisch abgestimmt werden. Im Zuge der Einhaltungüberprüfung durch die IVS Stelle kann festgestellt werden, wie gut die Organisationen die Vorgaben der DRs erfüllen bzw. welche Verbesserungsmaßnahmen gesetzt werden können, um sie zu erfüllen. Der Bewertung kann auch ein Reifegradmodell zugrunde gelegt werden, um Vergleichbarkeit von Daten und Diensten zu gewährleisten.

Für die Bereitstellung von Daten/Diensten entsprechend der DR sollen abgestimmte KPIs / Qualitätskriterien sowie Methoden zur Erfassung der Qualitätsmerkmale erarbeitet werden. Überdies soll ein Kernnetz festgelegt werden, auf dem die Informationen zu dynamischen Straßendaten verfügbar sein sollen.

Überarbeitete, neue oder ersetzte Richtlinien oder Verordnungen werden miteinbezogen und berücksichtigt.

Messkriterien/Wirkungsebenen

Die Maßnahme soll die Umsetzung der DRs der IVS Richtlinie unterstützen und somit eine Konformität Österreichs mit EU-Recht sicherstellen. Über die Bereitstellung von Daten/Diensten entsprechend der DR wird die Umsetzung verkehrssicherheitsrelevanter, Echtzeit-verkehrsinformations- sowie multimodaler Reiseinformationsdienste unterstützt. Die nationale Koordinierung und Beratung der Stakeholder und Organisationen bildet ein Dialogforum wird auf das Mobilitätssystem sowohl im Hinblick auf Effizienz, Nachhaltigkeit und Sicherheit wirken.

Hat Erfolg, wenn... (was konkret passiert ist?)

- Die von den Delegierten Rechtsakten betroffenen Organisationen ihre Verpflichtungen regelkonform erfüllen können.
- Es einen österreichweit einheitlichen Umfang und Ausprägung von Daten und Diensten gibt.
- Die Berichtspflichten des BMK an die EC zufriedenstellend erfüllt werden können.
- Die Qualität der bereitzustellenden Daten und Dienste vergleichbar ist.

Timeline und Abhängigkeiten

Die Timeline wird durch die Fälligkeitsdaten, bis zu der die Daten und Dienste bereitzustellen sind, festgelegt.

Weitere Anforderungen

Keine weiteren Anforderungen.

Aufwand für die Realisierung der Maßnahme

Der Aufwand wird als Mittel eingeschätzt. Idealerweise können Aufwände durch Fördermittel reduziert werden.

Output (direkt) und Wirkungsweise der Maßnahme

Durch die Maßnahme wird eine gemeinsame Basis für die harmonisierte, effiziente und sparsame Umsetzung der Delegierten Rechtsakte durch alle betroffenen Organisationen geschaffen, die im Einklang mit den Anforderungen der EC steht.

Output (indirekt z.B. Sichtbarkeit/Nutzen nach Außen)

Die Umsetzung der Delegierten Rechtsakte macht verbesserte Mobilitätsdienste für die Bürger:innen über alle Plattformen hinweg verfügbar.

2. Verbesserung der Datenversorgung der KPI des Mobilitätsmasterplans 2030

Beschreibung der Maßnahme (Was genau soll passieren?):

Für die Messung der Wirkung der Maßnahmen im Personenverkehr des Mobilitätsmasterplan 2030 wurden Key Performance Indicators (KPIs) definiert. Von den 40 KPIs können aus heutiger Sicht in etwa die Hälfte mit den erforderlichen Grunddaten versorgt werden, bei weiteren 16 KPIs ist eine Versorgung mit Grunddaten nur begrenzt möglich und bei 5 KPIs ist derzeit keine Datengrundlage verfügbar. Mit dieser Aktivität werden folgende Aspekte adressiert:

1. Organisatorische Maßnahmen
 - Festlegung der Zuständigkeiten für die Ermittlung jedes KPIs durch das BMK und nachgelagerte Dienststellen
 - Operationalisierung der KPI-Erstellung durch die Bereitstellung von Ressourcen und die Anpassung vorhandener oder Entwicklung neuer Tools
 - Abstimmung der Aktualisierungsprozesse und –zeitpunkte der Kennzahlen
2. Maßnahmen zur Verbesserung der Datengrundlagen
 - Für jene KPIs, wo Datengrundlagen nur begrenzt verfügbar sind, sollen Maßnahmen identifiziert werden, um Daten, die vorhanden, aber nicht zugänglich sind, zu beschaffen.
 - Für jene KPIs, wo derzeit keine Datengrundlagen verfügbar sind, sollen Konzepte bzw. Forschungsinitiativen für die Erhebung der Datengrundlagen initiiert werden.

Bei den KPIs des Personenverkehrs soll die Datenerhebung durch Einsatz zeitgemäßer Technologien verbessert werden und neue Datenquellen exploriert werden. Dazu ist anzumerken, dass die technischen Voraussetzungen für die Einbindung innovativer Mobilitätsdatenquellen (Mobilfunkdaten, Smartphone-Daten, Social Media, etc.) für eine Vielzahl von Fragestellungen zum Mobilitätsverhalten vielfach bereits erschlossen sind, aber noch verstärkt genutzt werden sollen.

Welches Problem/Szenario wird konkret adressiert/gelöst?

Die 40 KPIs sind ein Satz aus Kennzahlen zur Beschreibung des Verkehrsgeschehens im Personenverkehr. Vergleichbare Kennzahlen werden zwar in einzelnen Organisationen bestimmt, dabei ist jedoch keine zeitliche Koordination und keine gemeinsame Definition der KPIs gegeben. Durch diesen Mangel an Kennzahlen sind derzeit überblicksmäßige Aussagen zum Verkehrsgeschehen im Personenverkehr nur mit großem Zeitversatz und stark fragmentiert verfügbar. Manche KPIs werden auch aus Erhebungen abgeleitet, die in großen zeitlichen Abständen mit dem Einsatz von erheblichen Ressourcen durchgeführt werden. Allenfalls bereits verfügbare modernere und zeitgemäßere Verkehrsbeobachtungen durch moderne Technologien werden vielfach aus Kostengründen nicht im wünschenswerten Umfang genutzt.

Welche Rechtsmaterie oder konkreter rechtliche Aspekt wird adressiert

Mobilitätsmasterplan 2030

Maßnahmen-Eigner

BMK, nachgelagerte Dienststellen

Stakeholder (Wer muss mitmachen?)

Bundeshilfsverbände, Statistik Austria, Kommunen, Forschungseinrichtungen, Umweltbundesamt, SCHIG, SCG, AustriaTech; ÖBB PV AG, WKO

Partner:innen, die Interesse an einer Mitarbeit bei der Maßnahme bekundet haben: AustriaTech, AIT

Interventionslogik/Instrument (womit wird die Maßnahme erreicht?)

Jene KPIs, für die bereits Datengrundlagen vorhanden sind, sollen den jeweils inhaltlich und organisatorisch am besten geeigneten Organisationen zugeordnet werden und die Perioden, in denen die KPIs ermittelt werden, festgelegt werden. Allenfalls sind zusätzliche Ressourcen für die Erstellung der KPIs in den Organisationen bereitzustellen. Eine adäquate räumliche Auflösung der KPIs nach Bundesländer, Bezirke und Gemeinden soll hergestellt werden.

Für jene KPIs, für die Daten vorhanden wären, diese Daten aber noch nicht zugänglich sind, soll ein Zugang zu den Daten hergestellt werden. Dies kann durch die Errichtung von Datennutzungsvereinbarungen mit den Datenhaltenden allenfalls unter Kostenersatz erfolgen. Wo erforderlich, sollen Daten mittels einer öffentlichen Beschaffung erfolgen. Alternativ kann eine Beteiligung des BMK an vorhandenen Datenerhebungsaktivitäten anderer Organisationen (z.B. KFV, VCÖ) angedacht werden. Für die Beschaffungen oder Beteiligungen sind entsprechende finanzielle Ressourcen vorzusehen.

Für jene KPIs, für die es derzeit noch keine Datengrundlagen gibt, sollen mittels Forschungsmaßnahmen (Studien, Forschungsprojekte) Wege entwickelt werden, wie die Datenversorgung hergestellt werden kann.

Folgende Aktivitäten sollen die Datengrundlagen für spezifische KPIs verbessern bzw. herstellen:

- Durch eine vertiefte Kooperation des BMK mit der ARGE ÖVV soll die Datenlage zur Fahrleistung im ÖV verbessert werden.
- Herstellen einer Vernetzung zwischen EVIS.AT u. den Aktivitäten zur Bestimmung der KPI da in EVIS.AT bereits zahlreiche straßenbezogene Daten kontinuierlich erfasst und gespeichert werden.
- Herstellen einer Vernetzung mit der Wirtschaftskammer Österreich als Datenquelle für die Erstellung von KPI.
- Im ÖV sollen Maßnahmen unterstützt werden, die die Datenlage für die Nutzung der Verkehrsangebote z.B. durch Festlegungen in den Leistungsverträgen (inkl. genauer Definition von Umfang und Formaten) verbessern. Ergänzend dazu soll die Erschließung alternativer Daten zur Nutzung von ÖV-Angeboten unterstützt werden.
- Die Entwicklung von Methoden und Technologien für die Motivforschung im Kontext der Mobilität soll durch Forschungsinitiativen unterstützt werden.
- Zur Hebung möglicher Synergieeffekte bei Verkehrserhebungen soll eine Verbesserung des Austausches zwischen Ländern und Bund angestrebt werden.
- Die Datenlage (Verkehrsleistung usw.) zum Fußverkehr und Radverkehr soll verbessert werden. Dafür wird eine Verbesserung der Sensorik, neue Erhebungen über Fragebögen und Apps und -wenn erforderlich – durch weitere Forschungsmaßnahmen unterstützt.
- Zur Verbesserung der Datenlage für Sharing-Dienste sollen Maßnahmen für den erleichterten Datenzugang oder Reportingpflichten von Sharing-Anbietern (Car-, Bike-, Scooter-Sharing) an die Kommunen unterstützt werden. Dazu sollen die Kommunen durch die Schaffung von rechtlichen Rahmenbedingungen unterstützt werden, beispielsweise um die Informationspflicht der Anbietenden vom öffentlichen Gut auch auf die Straßenfläche auszuweiten. Die gesammelten Daten / Reports aller Sharing-Angebote sollen zentral für die Ermittlung der KPIs zu Sharing zusammengeführt werden.
- Für Parkräume bzw. Parkraumverfügbarkeit sollen neue Datenquellen (z.B. OEMs, UBIQ) erschlossen werden. Weiters kann eine Verbesserung der Datenlage zum Parkplatzsuchverkehr angedacht werden, um Magnitude zu beschreiben und im Bedarfsfall Maßnahmen setzen zu können.

<ul style="list-style-type: none"> • Die Datenlage zu Unfällen soll verbessert werden, indem Maßnahmen unterstützt werden, mit denen die Erfassung von Unfällen durch die Polizei und der Datenzugang zu Versicherungsdaten verbessert wird. • Die Bewusstseinsbildung der Verkehrsteilnehmer:innen zur Bereitstellung individueller Mobilitätsdaten soll unterstützt werden. Die individuellen Mobilitätsdaten der Verkehrsteilnehmer:innen sollen als Basis für die Entwicklung und den Betrieb von neuen, nachhaltigen Mobilitätsdiensten dienen. • Maßnahmen zur Schaffung von Rahmenbedingungen zur Verpflichtung zur kostenneutralen Bereitstellung kontinuierlicher Daten durch Betreibende/Datenowner:innen (z.B. Mobilfunkbetreiber für FCD-Daten, OEMs für In-Vehicle-Data) für die Mobilitätsanalyse und –forschung sollen unterstützt werden
<p>Messkriterien/Wirkungsebenen Durch die regelmäßige Ermittlung der KPIs können Veränderungen im Verkehrsgeschehen beobachtet werden. Besonders können jene Veränderungen, die eine Wirkung von Maßnahmen des MMP sind, durch die KPIs dargestellt und langfristig beobachtet werden.</p>
<p>Hat Erfolg, wenn... (was konkret passiert ist?) Die erforderlichen organisatorischen Rahmenbedingungen geschaffen sind und die Versorgung aller KPIs mit Daten hergestellt ist.</p>
<p>Timeline und Abhängigkeiten Die Maßnahme soll noch im Jahr 2022 begonnen werden. Für jene KPIs, bei denen die Datenversorgung erst hergestellt werden muss, soll ein Arbeitsprogramm für die Umsetzung erarbeitet werden.</p>
<p>Weitere Anforderungen Als generelle Strategie soll danach getrachtet werden, Daten aus technischen Systemen unter Erfüllung der Datenschutzanforderungen zu gewinnen. Nur wo dies nicht möglich ist, kann auch auf Erhebungen durch Fragebogen zurückgegriffen werden.</p>
<p>Aufwand für die Realisierung der Maßnahme Der Aufwand für die Ermittlung der bereits mit Daten versorgten KPIs wird als niedrig eingeschätzt. Für die noch nicht ausreichend mit Daten versorgten KPIs kann der Aufwand als mittel bis hoch eingeschätzt werden, da finanzielle Ressourcen für die Beschaffung von Daten bzw. für die Konzeptentwicklung bzw. Forschung erforderlich sind.</p>
<p>Output (direkt) und Wirkungsweise der Maßnahme Die periodische Erstellung der KPIs ist wiederkehrend und langfristig gesichert, wodurch eine zeitnahe und umfassende Beobachtung des Verkehrsgeschehens im Personenverkehr möglich ist. Dadurch wird es möglich die Wirkung von Maßnahmen im Verkehrssystem zu messen.</p>
<p>Output (indirekt z.B. Sichtbarkeit/Nutzen nach Außen) Durch die genauere Beobachtung und Beschreibung des Personenverkehrs anhand von KPIs können evidenzbasiert zielgerichtete Maßnahmen im Verkehrssystem gesetzt werden. So können die Mobilitätsbedürfnisse der Verkehrsteilnehmer:innen erfüllt und ein optimaler Einsatz von Mitteln erreicht werden.</p>

3. Erweiterung EVIS.AT

Beschreibung der Maßnahme (Was genau soll passieren?):

Mit EVIS.AT wurde in den letzten Jahren eine österreichische Datenplattform geschaffen, mit der die Daten der österreichischen Straßenbetreiber ausgetauscht bzw. Dritten zur Verfügung gestellt werden. Neben der technischen Datenplattform wurden auch die notwendigen Governance-Prozesse zum Betrieb dieser Datenplattform geschaffen. Damit erfüllt EVIS.AT auch bereits wichtige Voraussetzungen um in einen österreichischen Mobilitätsdatenraum integriert zu werden.

Konkret wird die Entwicklung einer Roadmap durch die EVIS.AT Kooperationspartner vorgeschlagen, die festlegt, welche zusätzlichen Datenkategorien in welchem Zeitraum und über welche Austauschformate über EVIS.AT ausgetauscht bzw. zur Verfügung gestellt werden sollen.

Mögliche Datenarten sind:

- Digitalisierte Verordnungen (Pilotprojekt wurde bereits im Rahmen von DOMINO mit Abfahrtsperren in Salzburg und Tirol umgesetzt, weitere Pilotprojekte bzw. Operationalisierungen sollten folgen)
- Digitalisierte Verkehrsmanagement-Pläne, Strategien bzw. Maßnahmen
- Daten von Verkehrsdetektionen (z.B. Zählschleifen, Seitenradar, optische Detektoren...)
- Parkplatzauslastungsdaten (P+R, P+D, private Parkeinrichtungen)
- eCall-Daten bzw. weitere fahrzeuggenerierte Daten

EVIS.AT wird bereits heute für den Austausch von Fahrzeugdaten (FCD) genutzt. Diesbzgl. soll geprüft werden, ob zukünftig auch weitere fahrzeugrelevante Daten über die Datenplattform bereitgestellt werden könnten bzw. welche rechtliche Grundlagen dafür notwendig sind. Jedenfalls verfügt EVIS.AT dafür über die notwendige Governance-Struktur.

Gleiches gilt für den Austausch von C-ITS-Daten. Hierfür sollte ebenfalls die Governance-Struktur von EVIS.AT genutzt werden, um eine österreichische C-ITS-Datenplattform zu konzeptionieren, über die zukünftig C-ITS-relevante Daten ausgetauscht werden können. Eine enge Abstimmung bzw. Integration zw. einer C-ITS-Datenplattform bzw. der existierenden EVIS.AT-Datenplattform ist anzustreben bzw. klar herauszuarbeiten. Wichtig dabei ist anzumerken, dass in EVIS.AT vor allem C-ITS-Use Cases des Individualverkehrs bzw. zukünftig auch des vernetzten und automatisierten Fahrens bearbeitet werden sollen, während für ÖPNV-relevante Use Cases die Governance-Strukturen des ÖPNVs genutzt werden sollen.

Außerdem sollte geprüft werden, inwieweit EVIS.AT auch für den Austausch von Daten im Radverkehrsbereich (z.B. Zählraten) bzw. im Fußverkehr genutzt werden könnte/sollte.

Welches Problem/Szenario wird konkret adressiert/gelöst?

Für bestimmte Datenarten (z.B. Parkdaten, Detektor-Daten, C-ITS-Daten) fehlt bisher die Governance-Struktur, wie diese Daten ausgetauscht bzw. für Dritte bereitgestellt werden. Mit EVIS.AT wurde eine Governance-Struktur für den Austausch von Straßendaten aufgebaut, die zukünftig auch für weitere Datenarten genutzt werden könnte.

Welche Rechtsmaterie oder konkreter rechtliche Aspekt wird adressiert

IVS-RL, IVS-G

Maßnahmen-Eigner

BMK/ASFING

<p>Stakeholder (Wer muss mitmachen?) alle EVIS.AT-Partner, AustriaTech</p>
<p>Interventionslogik/Instrument (womit wird die Maßnahme erreicht?) Die EVIS.AT Governance-Struktur sollte generell für den Austausch und die Bereitstellung von Straßen-relevanten-Daten in Österreich genutzt und weiter ausgebaut werden. Dafür soll im EVIS.AT Betreiberkonsortium eine Roadmap erstellt werden, welche weiteren Datenarten zukünftig über EVIS.AT ausgetauscht bzw. bereitgestellt werden sollen. Diese abgestimmte Roadmap soll in der Folge im Rahmen von EVIS.AT umgesetzt werden.</p> <p>Ein Vorteil von EVIS.AT ist, dass alle österreichischen Straßenbetreiber (ASFINAG, Länder) sowie das BMI daran beteiligt sind. Dadurch ergibt sich die Chance, EVIS.AT auch für den Austausch von weiteren Datenkategorien im Bereich Straße zu nutzen, die im Rahmen der delegierten Verordnungen gefordert werden (Voraussetzung dafür ist ein klares Bild, welche Datenarten zukünftig für welches Straßennetz bereitgestellt werden müssen) bzw. die einen Mehrwert für Anwendungen wie Verkehrsinformation, Verkehrsmonitoring oder Verkehrsmanagement liefern. EVIS.AT bildet daher gemeinsam mit GIP einen wesentlichen Baustein für einen österreichischen Mobilitätsdatenraum. Die Abgrenzung zu GIP besteht dabei in der Änderungsfrequenz der Daten, d.h. statische Daten sollen in der GIP abgebildet sein, straßenbezogene dynamische Daten sollen über EVIS.AT ausgetauscht bzw. bereitgestellt werden. Neben GIP und EVIS.AT stellt auch die VAO einen wesentlichen Baustein dar. Die Abgrenzung zu EVIS.AT besteht darin, dass die VAO Verkehrsinformationsdienste bereitstellt, die Echtzeit-Daten von EVIS.AT nutzen. Gleichzeitig werden die Daten von EVIS.AT aber auch diskriminierungsfrei allen anderen Verkehrsinformationsdiensten bereitgestellt.</p>
<p>Messkriterien/Wirkungsebenen</p> <ul style="list-style-type: none"> · Anzahl der Datenarten, deren Abdeckung und Qualität, die über EVIS.AT ausgetauscht werden · Anzahl der Datenabnehmer von EVIS.AT-Daten
<p>Hat Erfolg, wenn... (was konkret passiert ist?) ...EVIS.AT um zusätzliche Datenkategorien erweitert wurde.</p>
<p>Timeline und Abhängigkeiten Die Ausarbeitung sollte 2023-2024 erfolgen. Es gibt Abhängigkeiten zur Maßnahme, die die Wirkungen der neuen delegierten Verordnungen bewertet.</p>
<p>Weitere Anforderungen Bereitschaft aller EVIS.AT-Partner, den EVIS.AT-Betrieb durchzuführen bzw. zu finanzieren Bereitschaft aller EVIS.AT-Partnern, die EVIS.AT-Datenplattform um weitere Datenarten zu erweitern</p>
<p>Aufwand für die Realisierung der Maßnahme Der Aufwand für die Ausarbeitung der Roadmap wird als mittel eingeschätzt. Der Aufwand für die Umsetzung und den Betrieb ebenfalls als mittel.</p>
<p>Output (direkt) und Wirkungsweise der Maßnahme <i>Wirkung: EVIS.AT wurde als Governance-Struktur für Datenarten eingeführt, die bisher in Österreich noch keiner Data Governance unterliegen.</i> <i>Wirkung: Standardisierter Datenaustausch für straßenrelevante Daten.</i> <i>Wirkung: Wichtiger Baustein eines österreichischen Mobilitätsdatenraums.</i></p>

Output (indirekt z.B. Sichtbarkeit/Nutzen nach Außen)

Eine zentrale Anlaufstelle für straßenrelevante Mobilitätsdaten in Österreich. Klare Richtlinien und Regeln für Austausch und Nutzung. Endkundendienste können auf die österreichischen Daten zugreifen.

4. GIP Datenstrategie 2023+

Beschreibung der Maßnahme (Was genau soll passieren?):

Die GIP-Partner:innen verfügen durch den ÖV DAT über eine etablierte Plattform zur Zusammenarbeit zwischen den Länderverwaltungen, dem BMK, ASFINAG und ÖBB INFRA und dem Österreichischen Gemeinde- und dem Österreichischem Städtebund. Diese Plattform soll künftig noch besser genutzt werden, um die Schwerpunkte der Datenpflege gemeinsam festzulegen. Dadurch soll sichergestellt werden, dass der Datenbestand österreichweit weiterhin möglichst einheitlich zur Verfügung steht. Die gemeinsam festgelegten Schwerpunkte sollen durch eine verbesserte Ausstattung mit Ressourcen in den Landesorganisationen, durch Förderprojekte oder durch die Möglichkeit gemeinsam externe Ressourcen durch den ÖV DAT zuzukaufen, umgesetzt werden.

Um die Data Governance zu verbessern und neue Anforderungen abzudecken sollen in den ÖV DAT-Gremien Rahmenbedingungen festgelegt werden. Die Rahmenbedingungen sollen die Datenerfassung / Datenaufbereitung, die Festlegung von Zuständigkeiten, die Definition von Meldeprozessen, um die Daten aktuell zu halten, und die Bereitstellung von Ressourcen (personell, finanziell...) (z.B. GIP Erweiterung um Raddateninfrastruktur (Förderprojekt GIP4radrouting.at)) festlegen. Aktuell wird die für die Datenpflege verwendete Software GIP2.0 neu geschaffen. Die neue Software wird künftig bessere technische Möglichkeiten zur Integration der Datenerfassung und Datenpflege in bestehende Behördenprozesse bieten – die Potenziale dieser technischen Möglichkeiten sollen durch alle GIP-Partner:innen gehoben werden. Zusätzlich sollen Qualitätsanforderungen und funktionale / nichtfunktionale Anforderungen (Format, Aktualität, Häufigkeit, Granularität) gemeinsam definiert werden.

Eine verbesserte Kommunikation mit den Nutzenden der GIP-Daten soll das Bewusstsein bilden, was die GIP als das Verkehrsreferenzsystem der Verwaltung Österreichs leisten kann.

Ein weiteres Ziel ist GIP-Daten in internationalen Austauschformaten anzubieten (z.B. TN-ITS, UVAR). Außerdem sollen Mobile Mapping und Fahrzeugdaten genutzt werden, um zur Validierung / Verbesserung / Aktualisierung der GIP-Daten beizutragen.

Welches Problem/Szenario wird konkret adressiert/gelöst?

Vielfach sind wenig Ressourcen bei den verschiedenen GIP-Partnern und Partnerinnen für die Pflege und Verbesserung des GIP-Graphen verfügbar. Die einzelnen Organisationen verfolgen gemeinsame und interne Strategien gleichzeitig. Die internen und gemeinsamen Strategien müssen nicht notwendigerweise aufeinander abgestimmt sein. Die unterschiedlichen Strategien und Prioritäten führen zu einer nicht immer einheitlichen Detailtiefe der Daten des Straßengraphen. Vielfach werden von externen Nutzenden Anforderungen an den Straßengraphen gesetzt, die nicht mit den Schwerpunkten der GIP-Partner:innen zusammenpassen. Im niederrangigen Straßennetz, im Bereich Fahrradinfrastruktur und den Regelungen für den LKW-Verkehr bedarf der GIP-Graph einer Erweiterung und Verbesserung des Datenbestands, um ein detailliertes Routing bereitstellen zu können.

Welche Rechtsmaterie oder konkreter rechtliche Aspekt wird adressiert

IVS-G, §15a Vereinbarung zur GIP, INSPIRE, PSI

Maßnahmen-Eigner

Mitglieder des ÖV DAT (BMK, Bundesländer, ASFINAG, ÖBB INFRA, Städte- und Gemeindebund)

Stakeholder (Wer muss mitmachen?)

GIP-Partner:innen, basemap, VAO, OGD-community, Städte- und Gemeindebund

<p>Partner:innen, die Interesse an einer Mitarbeit bei der Maßnahme bekundet haben: BMK, ÖV DAT, AustriaTech, Land Niederösterreich, Land Oberösterreich</p>
<p>Interventionslogik/Instrument (womit wird die Maßnahme erreicht?)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Governance und der Planung durch die Entwicklung einer Strategie und eines Arbeitsprogramms für die Jahre 2023-2035 durch die vorhandenen Gremien im ÖV DAT. Die Strategie soll den künftigen Zielzustand für den GIP Graphen, insbesondere unter der Einbeziehung von Anforderungen von neuen Verkehrssystemen, definieren. Das Arbeitsprogramm soll die Schritte und Projekte beschreiben, die notwendig sind, um diesen Zielzustand zu erreichen. • Finanzielle Ausstattung für das Arbeitsprogramm 2026-2035 sicherstellen (allenfalls durch Fördermaßnahmen des BMK) • Erweiterung und Verbesserung des Datenbestands abgeleitet aus der Strategie / dem Arbeitsprogramm. • Derzeit als notwendig erkannte Datenverbesserungen beginnen: Erweiterung des derzeitigen Datenbestands im niederrangigem Netz, zur Fahrradinfrastruktur, Informationen für LKW-Routing, Verkehrsmaßnahmen allgemein und UVAR und Parken im Besonderen • Festlegung der Zuständigkeiten für Datenerfassung, Datenpflege, Meldungsmanagement und Qualitätssicherung für oben genannte Daten • Die Datenerfassung und -pflege wird durch neue innovative Erfassungsmethoden, die kostengünstiger und zeitlich häufiger durchführbar sind, unterstützt.
<p>Messkriterien/Wirkungsebenen</p> <p>Durch diese Maßnahme steht allen Stakeholder:innen die GIP als Grundlage für Verwaltungsprozesse in noch höherer Qualität zur Verfügung. Die Datennutzenden können den GIP Graphen als hochqualitative Grundlage für die Bereitstellung von Diensten einsetzen. Zukünftige Verkehrssysteme wie C-ITS und automatisiertes Fahren können mit inhaltlich definierten, hochqualitativen Daten, die in den erforderlichen Formaten/Standards vorliegen, versorgt werden.</p>
<p>Hat Erfolg, wenn... (was konkret passiert ist?)</p> <ul style="list-style-type: none"> • die verbesserte finanzielle Ausstattung und strategische Planung einen österreichweit in gleicher Qualität und Detailtiefe ausgestatteten GIP Graphen sicherstellt. • der GIP Graph durch die enthaltenen Daten die Anforderungen für die Bereitstellung der Routingsysteme der strategisch festgelegten Verkehrsmodi erfüllt. • die kontinuierliche Datenpflege und Erweiterung der Daten sichergestellt ist. • die Daten in den Bereichen niederrangiges Straßennetz, Radinfrastruktur und LKW Routing verbessert werden. • Künftige Verkehrssysteme mit hochqualitativen, gemäß Standards bereitgestellten Formaten versorgt werden.
<p>Timeline und Abhängigkeiten</p> <p>Für die kommende Periode 2025 – 2035 sollen mit dem GIP-Präsidium die strategischen Ziele, das Arbeitsprogramm und die Finanzierung vorbereitet und abgestimmt werden, um entsprechende Beschlüsse der Ländergremien (LAD Konferenz) und auf Bundesebene zu gewährleisten.</p>
<p>Weitere Anforderungen</p> <p>Die Anforderungen an die Digitalisierung aus den Diensten (z.B. C-ITS, EVIS, etc.) an die GIP sollen strukturiert erhoben, gewartet und in dem abgestimmten Arbeitsprogramm umgesetzt werden. Beispiele dafür ist die spurgenaue Verortung von Baustellen mit allen verkehrlichen Verordnungen und Einschränkungen.</p>

Aufwand für die Realisierung der Maßnahme

Der Aufwand für die Realisierung der Maßnahme ist hoch, da über die Periode von 10 Jahren eine dauerhafte Erhöhung der verfügbaren Mittel angestrebt wird.

Output (direkt) und Wirkungsweise der Maßnahme

Durch die Maßnahme wird die GIP als österreichweit einheitliches Verkehrsreferenzsystem gestärkt. Es liegt ein hochaktueller, detaillierter Verkehrsgraph vor, der für alle Behördenprozesse und für die Datennutzenden (basemap, VAO, EVIS, OGD-Community, kommerzielle Graphenanbietenden u.a.) frei zur Verfügung steht. Auf die GIP als Referenzsystem können eine Vielzahl von Fachsystemen in den Behörden und Anwendungen Dritter räumlich referenzieren. Weiters werden auf Basis der GIP-Daten mehrere Datenbereitstellungspflichten an die EU erfüllt z.B. INSPIRE und IVS-RL.

Output (indirekt z.B. Sichtbarkeit/Nutzen nach Außen)

Die Bürger:innen, die Lehre und Unternehmen können die GIP-Daten selbst oder auch darauf aufsetzende Services (EVIS, VAO, basemap, usw.) in der Regel kostenfrei konsumieren.

5. Umsetzungsplan für einen Mobilitätsdatenraum Österreich

Beschreibung der Maßnahme (Was genau soll passieren?):

Mit dieser Maßnahme soll ein Umsetzungsplan für die Einrichtung und den Betrieb eines österreichischen Mobilitätsdatenraums erstellt werden. Unter einem Mobilitätsdatenraum wird eine offene, verteilte Governance-Struktur bzw. System verstanden, das Datenanbieter:innen bzw. Datennutzer:innen verwenden können, um Mobilitätsdaten vertrauenswürdig, sicher und unter definierten Regeln anzubieten bzw. zu nutzen. Für das Funktionieren eines Mobilitätsdatenraums sind zumindest folgende Komponenten notwendig:

- **Metadaten-Verzeichnis:** Bekanntmachung und Sichtbarkeit von Datenquellen und ihren Nutzungsbedingungen (maschinenverarbeitbar)
- **Datenformate:** Bereitstellung der verwendeten Datenformate, z.B. Datex II-Profile
- **Identitätsmanagement/Trust-Framework:** Zentrale Stelle für die Abwicklung einer vertrauenswürdigen Kommunikation, Souveränität der Daten muss gewährleistet werden, Prinzipien des Data Sharings definiert
- **Koordinationsstelle/Clearingstelle/Regulationsstelle:** Koordination des Datenraum, Clearing von Daten, zentrales Logging zur Aufzeichnung der Transaktionen, ggf. Regulierung bei divergierenden Interessen der Teilnehmenden
- **Datenplattformen/Schnittstellen:** für jede teilnehmende Datenplattform wird eine standardisierte Schnittstelle implementiert, über die der Datenaustausch zw. Datenplattformen erfolgt
- **Zertifizierung:** Zertifizierung der beteiligten Datenplattform bzw. Services zur Sicherstellung der Qualität und Professionalität (z.B. ISO 20.000, etc.)

Bei der Konzeptausarbeitung sollen jedenfalls bestehende Systeme/Komponenten in Österreich (z.B. mobilitydata.gv.at, EVIS.gv.at, GIP.gv.at, ID Austria) bzw. Richtlinien und Umsetzungen der europäischen Kommission zum European Mobility Data Space, Data Government Act, Data Sharing (Digital Market & Data & Service Acts) sowie der einschlägigen ITS-relevanten Verordnungen (ITS-RL Review, In-Vehicle Data, TEN-T Guidelines, etc.) sowie auch internationale Standards wie jener der International Data Spaces Association e. V. berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind die Umsetzungen in der Schweiz bzw. in Deutschland sowie die Grundprinzipien zum Aufbau von Dataspaces aus Finnland zu berücksichtigen. Zu gewährleisten ist auch die Neutralität des Betreibers, die langfristige Finanzierung sowie die Offenheit des Datenraum, dass sowohl öffentliche als auch private Daten bereitgestellt bzw. ausgetauscht werden können.

Mit EVIS.gv.at wurde in Österreich bereits eine Datenplattform für Verkehrsdaten der Straßenbetreiber aufgebaut, die wesentliche Komponenten eines Mobilitätsdatenraums (Vocabulary, Identity, Clearingstelle) erfüllt. Mit mobilitydata.gv.at steht auch bereits ein Metadaten-Verzeichnis für alle Daten, welche gemäß der IVS-Richtlinie bereitzustellen sind, zur Verfügung. Allerdings werden damit bisher nicht alle Anforderungen eines Mobilitätsdatenraums erfüllt. Die bestehenden Governance-Frameworks sind entsprechend des Umsetzungsplans weiter zu vertiefen und auszubauen. Die gemeinsame Koordination und der Betrieb der darüberliegenden Governance-Struktur (siehe genannte Komponenten oben) ist aufzubauen und langfristig sicherzustellen.

Welches Problem/Szenario wird konkret adressiert/gelöst?

Der Zugang zu Mobilitätsdatenplattformen ist oftmals nicht standardisiert bzw. maschinenverarbeitbar möglich. Dadurch werden der Austausch bzw. die Nutzung von Mobilitätsdaten erschwert. Dieses Problem soll durch einen standardisierten Mobilitätsdatenraum gelöst werden.

Welche Rechtsmaterie oder konkreter rechtliche Aspekt wird adressiert?

EU Data Governance Act, European data strategy

<p>Maßnahmen-Eigner: BMK</p>
<p>Stakeholder (Wer muss mitmachen?) BMK, AustriaTech, ASFINAG, ARGE ÖVV, ÖVDAT, ÖBB Holding, ÖBB Infra, ÖBB PV</p>
<p>Interventionslogik/Instrument (womit wird die Maßnahme erreicht?) Ausarbeitung eines Umsetzungsplans, wie ein Mobilitätsdatenraum, basierend auf den bestehenden existierenden Grundbausteinen im IVS Bereich in Österreich aufgebaut bzw. betrieben werden kann.</p>
<p>Messkriterien/Wirkungsebenen Durch die Implementierung eines Mobilitätsdatenraums werden der Zugang bzw. die Nutzung von Mobilitätsdaten unterschiedlicher Datenplattformen vereinfacht bzw. unter standardisierten Bedingungen möglich.</p>
<p>Hat Erfolg, wenn... (was konkret passiert ist?) ...der österreichische Mobilitätsdatenraum auf Basis des Umsetzungsplans umgesetzt und genutzt werden kann.</p>
<p>Timeline und Abhängigkeiten Die Ausarbeitung soll bis Ende 2023 unter Berücksichtigung der laufenden vor allem internationalen Entwicklungen erfolgen. Abhängigkeiten gibt es vor allem mit den internationalen Entwicklungen bzw. auch mit den bestehenden nationalen Datenplattformen bzw. Governance-Strukturen (EVIS.gv.at, GIP.gv.at, ...).</p>
<p>Weitere Anforderungen Ein Mobilitätsdatenraum ersetzt keine bestehenden Datenplattformen bzw. die dahinterliegenden Governance-Prozesse wie Zuständigkeiten der Datengenerierung, Qualitätssicherung, Regelung von Zugangsbedingungen, etc. Im Gegenteil, eine Mobilitätsdatenraum ist ein Konzept um (bestehende) Datenplattformen nach definierten Standards zu vernetzten bzw. zugänglich/nutzbar zu machen, d.h. bestehende Datenplattformen werden dadurch aufgewertet. Wichtig ist auch der Betrieb des Mobilitätsdatenraums durch eine neutrale (öffentliche) Stelle bzw. die dauerhafte öffentliche Finanzierung.</p>
<p>Aufwand für die Realisierung der Maßnahme Der Aufwand für die Ausarbeitung des Umsetzungsplans wird als mittel eingeschätzt. Der Aufwand für die Umsetzung und den Betrieb als hoch.</p>
<p>Output (direkt) und Wirkungsweise der Maßnahme Wirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein gemeinsames Verständnis aller beteiligten Stakeholder des Konzepts eines österreichischen Mobilitätsdatenraums. • Diskussionen können effizient durchgeführt werden und nächste Schritte können definiert werden • Das Konzept ermöglicht die nächsten Schritte zur Umsetzung eines Mobilitätsdatenraums. • Datenzugang wird diskriminierungsfrei und transparent möglich (als Basis für zukünftige Mobilitätsdienste)
<p>Output (indirekt z.B. Sichtbarkeit/Nutzen nach Außen) Eine bessere Zugänglichkeit und daher auch Nutzung von Mobilitätsdaten vor allem auch durch Private in mobilitätsrelevanten Anwendungen/Apps.</p>