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

Sind alle Straßen innerhalb eines Urban Nodes (Städtischer Knoten) als Teil des TEN-V-Netzes anzusehen?
Nein, nicht alle Straßen innerhalb eines städtischen Knotens sind Teil des TEN-V Netzes. Laut dem Anhang 3 der IVS-Richtlinie sind Straßen im Zentrum eines städtischen Knotens betroffen. Dies betrifft das Straßennetz, welches einen Tagesdurchschnittsverkehr von mehr als 7000 Fahrzeugen aufweist. Auf nationaler Ebene wird dieses Netz momentan noch definiert und anschließend per Verordnung kundgemacht.

Werden die Urban Nodes über die Verwaltungsgrenzen definiert und auf welchem Detail Levels sind die Daten dort z.B. in der GIP zu erfassen?
Ja im Falle der IVS-Richtlinie werden Urban Nodes über die Verwaltungsgrenzen definiert. Die Daten sind insoweit bereitzustellen, dass alle Datenkategorien der Delegierten Verordnungen abgedeckt sind. Hilfreich kann dafür auch das "Data Dictionary" des Projekts NAPCORE sein, welches unter folgendem Link zu finden ist.

In welchem Detailgrad sollte die geographische Abdeckung der Daten beschrieben werden?
Es sollte verständlich und eindeutig beschrieben werden, welches Gebiet von den Daten abgedeckt ist. Je nach Datenkategorie können das Straßenbezeichnungen, Gemeindegebiete oder Regionen sein. Dies kann auch in einem Anhang zur Selbsterklärung geschehen und beispielsweise anhand einer Karte dargestellt werden.

Betreffen die Delegierten Verordnungen der IVS-Richtlinie auch das niederrangige Verkehrswegenetz wie beispielsweise Wanderwege?
Je nach Delegierter Verordnung ist auch das niederranginge Verkehrswegenetz betroffen. Dabei ist jeweils der Zweck der Delegierten Verordnung zu berücksichtigen. Bei der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 (MMITS) beispielsweise geht es um Multimodale Reiseinformationsdienste - d.h. von Tür zu Tür Information. Wanderwege sind daher nicht im Kernfokus.

Verändert sich durch das neue IVS-G die Berichterstattung an das Parlament (Verkehrstelematikbericht)?
Nein, es wird weiterhin im Juni der jährliche Verkehrstelematikbericht an das Parlament übermittelt.

Müssen bereitgestellten Daten (wie beispielswiese Straßensperren) von IVS-Diensteanbietern auf dem Gesamtnetz oder nur auf dem TEN-Netz übernommen werden?
Verkehrspläne, Verkehrsvorschriften und befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen sind laut Delegierter Verordnung (EU) 2022/670 von IVS-Diensteanbietern in ihre Dienste einzubeziehen, sofern diese in einem digitalen maschinenlesbaren Format bereitgestellt werden. Diese Vorgabe ist nicht beschränkt auf das TEN-V Netz.

Wie können Anbieter, die dem nicht Folge leisten, belangt werden?
Grundsätzlich ermöglicht es das neue IVS-G Anzeige bei der Bezirksverwaltungsbehörde zu erstatten, wenn IVS-Diensteanbieter Informationen, die am NAP zur Verfügung gestellt werden (z.B. Straßensperren) nicht in ihre Dienste übernehmen. Dafür muss eine ausreichende Beweislast dokumentiert sein.

Ist das Strafmaß im Falle von Verstößen gegen das IVS-G ähnlich wie bei anderen EU-Materien am Umsatz des Unternehmens bemessen oder ein absoluter Betrag?

Das Strafmaß bei Verstößen gegen das IVS-G wird nicht am Umsatz des Unternehmens bemessen. Die Durchsetzung der Bestimmungen der IVS-Richtlinie ist den Mitgliedsstaaten überlassen. Die Strafbestimmungen in Österreich werden in § 17 des IVS-Gesetzes erläutert.

Was ist mit Verkehrsplänen in der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 (RTTI) gemeint?
Laut der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 sind Verkehrspläne ständige Verkehrsmanagementmaßnahmen, die von Verkehrsmanagern mit dem Ziel der Kontrolle und Lenkung des Verkehrsflusses als Reaktion auf ständige oder wiederkehrende Verkehrsstörungen ausgearbeitet werden. Im Falle der österreichischen Grafenintegrations-Plattform (GIP) werden Straßen hinsichtlich ihrer Funktion und Bedeutung innerhalb des Straßennetzes hierarchisiert. Dadurch lässt sich beispielsweise definieren, welche Straßen für den Durchzugsverkehr geeignet sind. Dies unterstützt Navigationsdienste bei der Bereitstellung nachhaltiger und effizienter Routen. Der Zusammenhang zwischen Verkehrsplänen (engl. Traffic Circulation Plans) und der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 wird hier genauer erläutert.

Welche Delegierten Verordnung umfasst ÖV-Echtzeitdaten bzw. Auslastungsdaten im ÖV?
Bei beiden Datenkategorien handelt es sich um dynamische Reise- und Verkehrsdaten, welche von der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 (MMTIS) betroffen sind. ÖV-Echtzeitdaten sind für das TEN-V-Netz bereits ab 1. Dezember 2025 und für alle anderen Teile des Verkehrsnetzes der Europäischen Union bis zum 1. Dezember 2028 am Nationalen Zugangspunkt zur Verfügung zu stellen. Der Umsetzungszeitrahmen für die Bereitstellung von Auslastungsdaten im ÖV ist nicht in der Delegierten Verordnung geregelt. Laut nationalem IVS-G müssen Auslastungsdaten jedoch ab 1. Dezember 2030 am NAP verfügbar gemacht werden.

Von welcher Delegierten Verordnung sind Anbieter von Mikro-ÖV bzw. Bedarfsverkehrsdiensten betroffen?
Anbieter von Mikro-ÖV und Bedarfsverkehrsdiensten sind von der Delegierten Verordnung 2017/1926 (MMTIS) betroffen. Die DVO 2017/1926 fasst diese Dienste in der Kategorie *nachfrageorientierter Verkehr* zusammen. Weitere Dienste bzw. Verkehrsträger in dieser Kategorie sind: 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).

Müssen Daten von Mitfahrplattform-Anbietern (z.B. Domino App) auch am NAP bereitgestellt werden?
Ja, denn Mitfahrdienste und Fahrgemeinschaften sind von der Delegierten Verordnung 2017/1926 (MMTIS) betroffen. In solchen Fällen ist es jedoch davon abhängig, welche Organisation als Dateninhaber fungiert. Oftmals werden die Daten der Anbieter nachfrageorientierter Verkehrsangebote wie beispielsweise Fahrgemeinschaften von solchen Plattformen nur genutzt und nicht selbst gehalten. Weiters ist es möglich, dass Plattformen als Aggregatoren auftreten und die Daten gesammelt am NAP zur Verfügung stellen. Detaillierte Informationen können nur nach der Analyse einer Organisation gegeben werden. Die Nationale Stelle bietet dafür Beratungsgespräche an.

Dient der NAP auch als zentrale Kontaktstelle für die Meldung von (konkreten) Datenqualitätsproblemen?
Grundsätzlich ist es laut IVS-Gesetz vorgesehen, dass direkt der Dateninhaber selbst bei etwaigen Datenqualitätsproblemen kontaktiert wird. Dateninhaber sind des Weiteren dazu verpflichtet, eine Kontaktadresse am NAP anzugeben.

Binnen welcher Frist müssen Ungenauigkeiten in den Daten von Dateninhabern bereinigt werden?
Laut § 11 Absatz 1 IVS-G müssen Dateninhaber gemeldete Korrekturen oder Ungenauigkeiten ihrer auf dem NAP bereitgestellten Daten unverzüglich, also ohne schuldhafte Verzögerung, überprüfen und gegebenenfalls korrigieren. Gibt es in einem System beispielsweise standardmäßige Updatezyklen im 2-Wochen-Intervall, ist eine Korrektur innerhalb solcher Intervalle ausreichend. Diese Intervalle sind natürlich abhängig von der Art der Daten, sollten entsprechend ausgewählt werden und werden bei der Überprüfung danach differenziert.

Was ist unter der Datenkategorie Abstellzonen für Roller im Service-Level 2 der Delegierten Verordnung 2017/1926 (MMTIS) zu verstehen?
In der Delegierten Verordnung wird E-Scooter-Sharing explizit erwähnt. Daher sind mit Abstellzonen für Roller primär Abstellzonen gemeinsam genutzter E-Scooter gemeint. Kleinere Abstellanlagen von (Micro-)Scootern sind hierbei nicht betroffen.

Was ist unter der Datenkategorie gesicherte Fahrradstellplätze im Service-Level 2 der Delegierten Verordnung 2017/1926 (MMTIS) zu verstehen?
Hierbei sind gesicherte Fahrradabstellanlagen wie beispielsweise abschließbare Fahrradboxen gemeint. Ungesicherte Fahrradabstellanlagen wie beispielsweise Anlehnbügel oder Ähnliches sind aus derzeitiger Sicht nicht betroffen.

Welche Datenaustauschformate sind für Level 2b dynamische Daten (z.B. Carsharing-Verfügbarkeitsdaten) angedacht?
Für Car-Sharing Verfügbarkeitsdaten sollte laut Delegierter Verordnung (EU) 2017/1926 das Datenformat SIRI verwendet werden oder ein kompatibles maschinenlesbares Format.

Im Anhang der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 (MMTIS) sind unter Linienverkehr "Schwebebahnen" erwähnt. Was ist damit gemeint?

Die Delegierten Verordnungen beziehen sich hierbei primär auf Seilbahnen, welche Teil des ÖPNV sind. Materialseilbahnen oder Schlepp- bzw. Sessellifte, welche hauptsächlich touristisch genutzt werden, sind nicht von den Verpflichtungen der Verordnung betroffen. Natürlich ist es Seilbahnbetreibenden trotzdem möglich, ihre Daten im entsprechenden Format am NAP zur Verfügung zu stellen.