



Bundesministerium  
für Verkehr und  
digitale Infrastruktur

# Anwendung der del. VO (EU) 2017/1926

Dialogforum am 16.10.2018 im BMVI Berlin

Bundesländer, Verbände und Branche

## Referat DG 23

Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs; Satellitennavigation/Galileo





**TOP 1** Begrüßung

**TOP 2** Entwicklungen seit dem letzten Dialogforum

**TOP 3** Nächste Schritte im Stakeholderprozess

**TOP 4** Fragen/Diskussion



# TOP 2

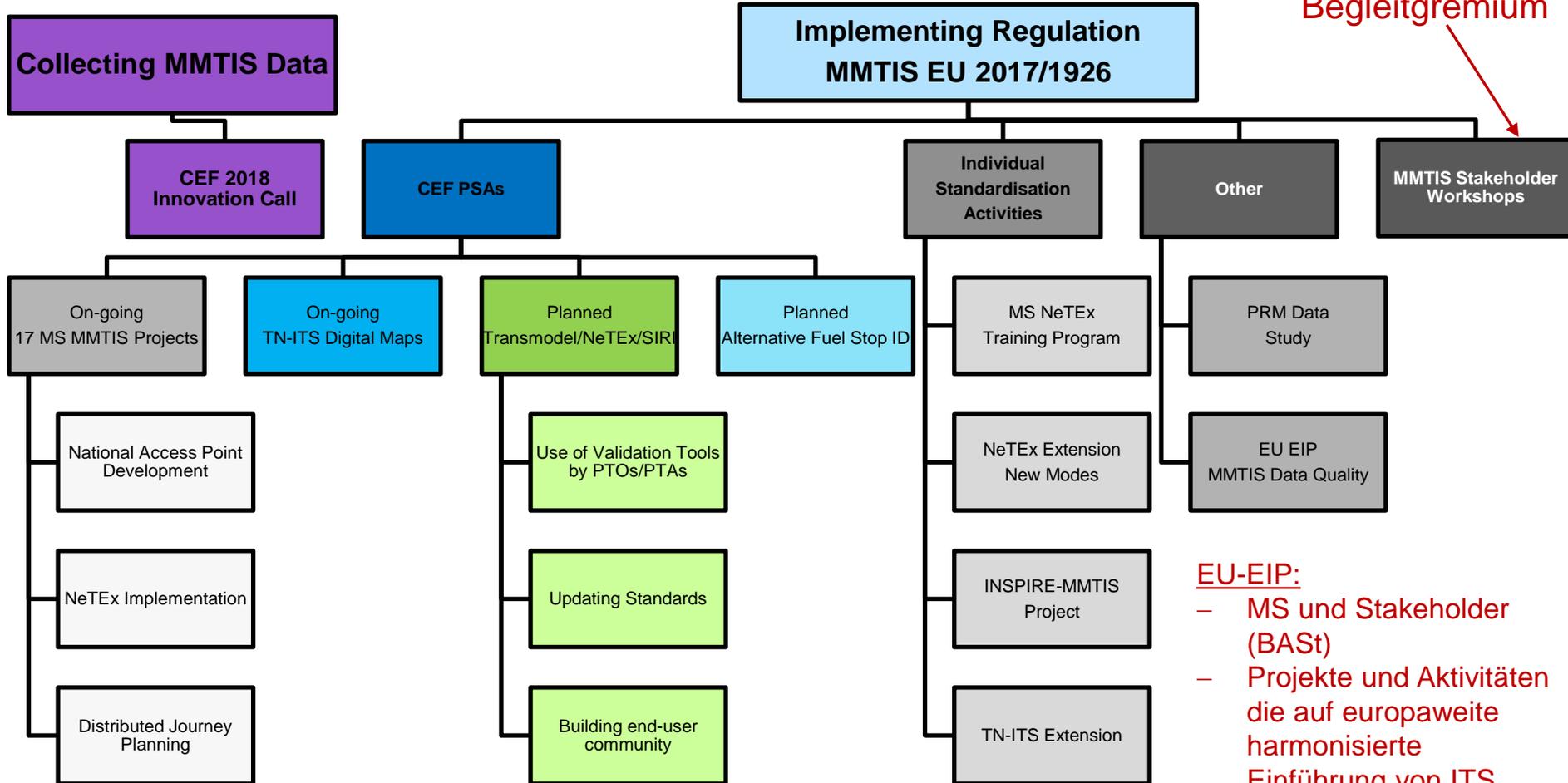
## Entwicklungen seit dem letzten Dialogforum

- TOP 2.1 EU-Ebene
- TOP 2.2 Stakeholderbeteiligung AG-Ebene
- TOP 2.3 NAP- Konzept
- TOP 2.4 Datenbereitstellungspflicht
- TOP 2.5 Prozess ÖV-Daten für den NAP
- TOP 2.6 Internationale Beispiele



# Was ist auf europäischer Ebene geschehen? 1/2

Begleitgremium



**EU-EIP:**

- MS und Stakeholder (BAST)
- Projekte und Aktivitäten die auf europaweite harmonisierte Einführung von ITS abzielen

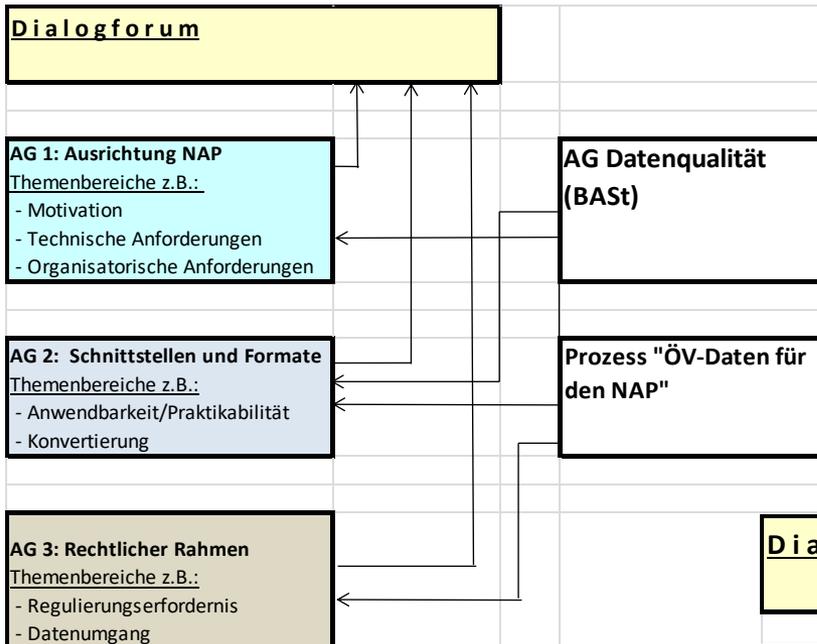


## Was ist auf europäischer Ebene geschehen? 2/2

- EU-EIP (ITS-Plattform): BASt arbeitet mit Europäischen Partnern an einem Qualitätsrahmenwerken
- Für die del. VO Nr.2017/1926 konnte bereits eine erster Entwurf eines solchen Rahmenwerkes publiziert werden:  
<https://eip.its-platform.eu/highlights/multimodal-travel-information-services-mmtis-quality-framework-published-stakeholders>
- Validierung des Rahmenwerks unter Beteiligung verschiedener Stakeholder  
→ BASt ist gegenüber der Teilnahme weiterer Stakeholder offen
- Ein validiertes Qualitätsrahmenwerk für die del. VO Nr.2017/1926 wird im Verlauf des nächsten Jahres erwartet.



# Beteiligung der Stakeholder: Arbeitsgruppentätigkeit

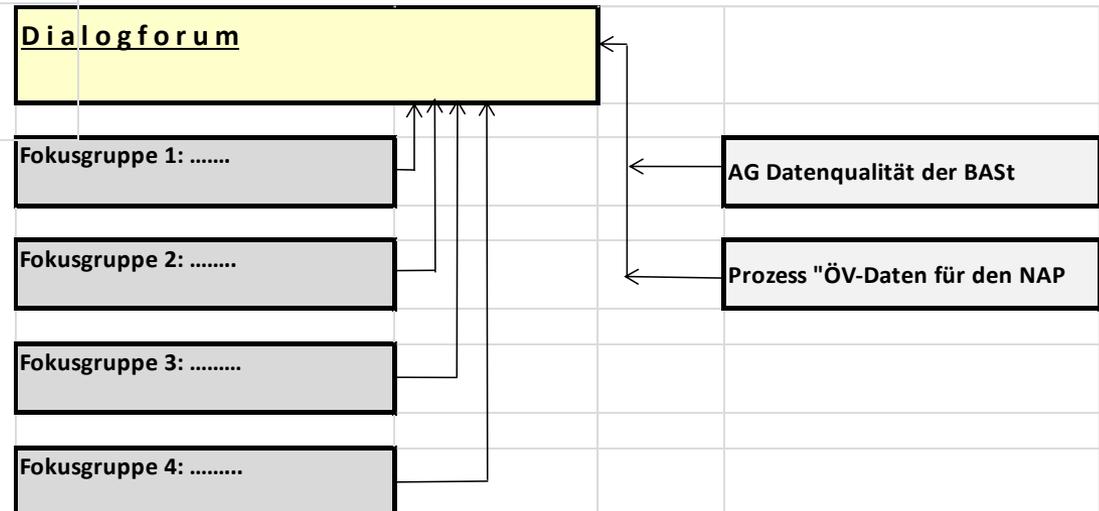


## Alte Struktur

- Teilnehmer bislang:
  - „große“, „kleine“ Bundesländer sowie Stadtstaaten
  - Kommunen (mit MDM oder mCloud-Bezug)
  - Verbände-/Branchenvertreter
  - Unternehmen, Diensteanbieter/-entwickler
  - Nachfrageorientierte Verkehrsanbieter
  - Vertreter aus Fachreferaten BMVI und dem ÖV-Prozess

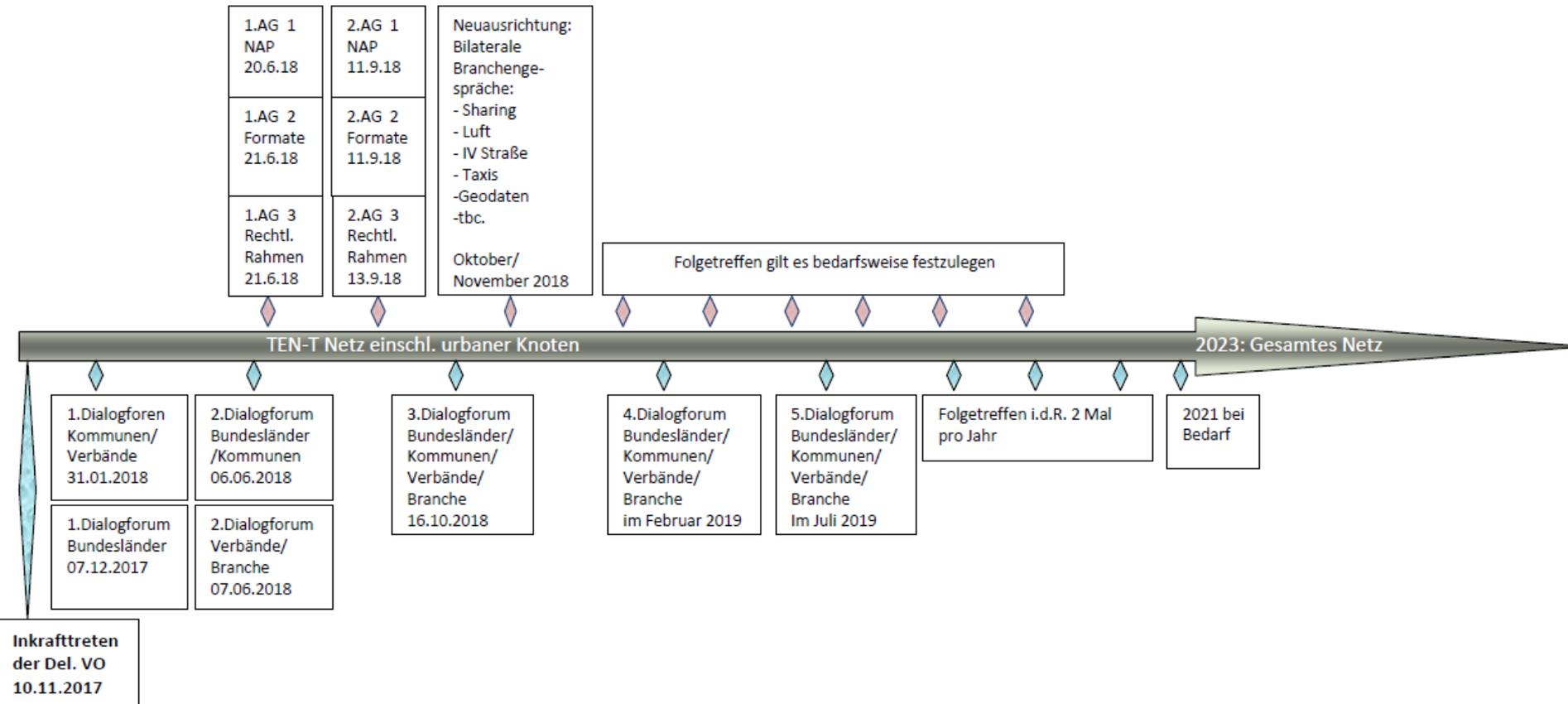
- Nun Branchengespräche mit:
  - Nachfrageorientierten Verkehrsanbietern
  - Taxis/Mietwagenbranche
  - Reiseinformationsdienstleister
  - Hersteller digitaler Karten
  - BKG hinsichtlich Inspire-Daten
  - Infrastrukturbetreiber

## Neue Struktur





# Abbildung Gesamtprozess (Zeiten indikativ)





# Konzeption NAP

## Handlungsstränge

### 1 Errichten eines NAP

➤ **Minimalanforderung:** Erfüllung der EU-Vorgaben

### 2 Harmonisierung der Datenbereitstellung

➤ **Übergreifendes Ziel:** Harmonisierung der Datenbereitstellung „aus einer Hand“

Neu ausgerichtete,  
harmonisierte  
Datenbereitstellung  
„aus einer Hand“  
mit integriertem  
NAP

## Weitere Bedarfe

- Verbesserte **Nutzerfreundlichkeit**
- Erhöhte **Wirtschaftlichkeit**
- **Koordination** auf Bundesebene

- ➡ Erarbeitung des technischen Umsetzungskonzept bis Ende 2018  
(Umsetzung in 2019, einschl. organisatorischer Anforderungen)



## Funktionale und technische Anforderungen 1/2

Auf Basis der bisherigen Untersuchungen (Grundlage für die Erarbeitung des technischen Konzepts)

- Metadatenkatalog:
  - Beschreibung der verfügbaren Daten (inkl. Angabe zur Datenqualität)
  - Datenbereitsteller erhält Einblick, was prinzipiell verfügbar ist und wie er die Daten beziehen kann (Verweis auf dezentrale Datenquellen oder Abonnement, sowie Bereitstellung von Beispieldaten)
  - Maschinenles- und -auswertbar
  - für Menschen intuitiv handhabbar
  
- Broker/Vermittler-Funktion:
  - 1:1 Beziehung zum Portal mit anschließender Verteilung an alle Datennehmer (nur eine Schnittstelle)
  - Datengebern wird Last abgenommen, insbesondere wichtig bei vielen Datennehmern und hochfrequent aktualisierten Daten



## Funktionale und technische Anforderungen 2/2

- Unterstützende Funktionen für Datenbereitsteller für Daten und Metadaten:
    - Erfassung, Upload (für verschiedenen Formaten)
    - Konvertierung in geforderte Formate
    - Schaffung geschützter Umgebung, i.S. sicherer Datenräume, in denen z.B. sensible Daten direkt übertragen oder in der diese verarbeitet werden können
  - Eine technische Unterstützung beim Vertragsmanagement (Bereitstellung von Musterverträgen mit der Möglichkeit der elektronisch Unterzeichnung)
  - Helpdesk
- ➔ Ergebnisse aus AG-Tätigkeit und dem Projekt „ÖV-Daten für den NAP“ können weitere wichtige Impulse für die Ausgestaltung eines NAP liefern! (Umsetzung des technischen Konzepts muss ab Q1/2019 erfolgen)



## Datenbereitstellungsverpflichtung

- DEU hat sich durch den Erlass des Intelligente-Verkehrssysteme-Gesetzes (IVSG) zur Einführung entsprechender Anwendungen entschlossen, sodass die Regelungen der del. VO's zur Ergänzung der IVS-RL verpflichtend sind
- del. VO ist unmittelbar geltendes Unionsrecht, es Bedarf damit keiner Umsetzung in nationales Recht
- Erkenntnisse Stakeholderprozess:
  - von del. VO adressierte Akteure sind z.T. auch bzgl. der Bereitstellung der statischen Daten zu gem. del. VO über den NAP zögerlich
  - Bereitstellung dyn. Daten wird aus technischer, wirtschaftlicher und aus Wettbewerbssicht von den Stakeholdern z.T. kritisch gesehen
- ➡ Prüfung der nationalen Regelungsmöglichkeiten



## Einige Vorteile einer zentralen Datenbereitstellung

- Verkehrsbelastung hat vielerorts zugenommen, Chancen der Verkehrslenkung nutzen: Einfluss auf das Routing in Mobilitätsdiensten und Navigationsgeräten durch Weitergabe von aktuellen Verkehrsdaten und Verkehrsinformation
- Eine zentrale Plattform für Verkehrsdaten, die die Kommunikation zwischen Datengebern und –abnehmern erleichtert, statt mehrerer, isolierter Plattformen
- Es muss nur eine Schnittstelle betreut und bedient werden. Erreichbarkeit und Nutzung der Daten wird durch Standardisierung verbessert
- Generierung multimodaler Reiseinformationen wird vereinfacht



# Daten zu Linienverkehren

## Projekt „ÖV-Daten für den NAP“



## Internationale Beispiele

- Finnland
- Österreich

# NAP

Finnish national open transport service catalog.

Transport service catalog



## NAP - National Access Point

The NAP service catalogue is an open national access point, to which **transport service providers** are obliged to submit **essential information** on their services via digital machine-readable interfaces. The NAP service is part of a larger whole that aims to develop new, combined and user-friendly mobility and information services. NAP is not intended for end users or passengers, but for transport service providers and developers.

<https://finap.fi/#/>



## Essential information

Essential information contains, for example, operating areas, routes, timetables, prices, service times and accessibility information, including information about tickets, booking and sales channels and accepted payment methods. Not all essential information is valid for each service. The definition of essential information can be found in the Government Decree 643/2017.



### Service provider

All transport service providers are obliged to produce information on their transport services in machine-readable format. Registration and login are required to publish information in the NAP service catalogue. The NAP service includes user information on how to publish essential information about the transport service providers' services.

 Register



### Service developer

NAP is a service catalogue meant for service developers, where developers can find transport service information and interfaces. Registration is not required to utilize NAP information. NAP enables development of more comprehensive journey planners and new transport services.

 Explore the information

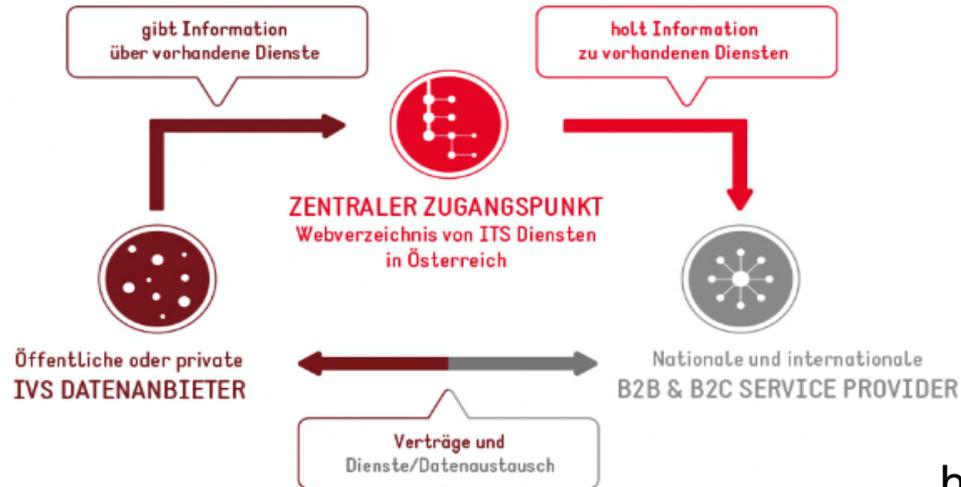
# Mobilitätsdaten Österreich – Der nationale Zugangspunkt für Österreich



Die Mobilitätsdaten.gv.at Plattform fungiert als nationaler Zugangspunkt für Österreich im Sinne des [IVS-Gesetzes](#). Hier werden Informationen über Mobilitätsdaten von privaten und öffentlichen Datenhaltern gesammelt präsentiert, um einen Überblick zu generieren und den Datenzugang bedeutend zu erleichtern. Gleichzeitig dient die Mobilitätsdaten.gv.at Plattform der Datenweiterleitung von statischen LKW Stellplatzinformationen an das Europäische Datenportal im Rahmen der „[Safe and secure truck parking](#)“-Initiative. Die Mobilitätsdaten.gv.at Plattform wird von der AustriaTech, als neutrale Stelle, betrieben. Das Projekt wird im Rahmen der [INEA](#) ([Innovation and Networks Executive Agency](#)) teilfinanziert.

## Aufgabe und Funktion der Mobilitätsdaten Plattform

Mobilitätsdaten.gv.at bietet staatlichen sowie privaten Organisationen und Unternehmen die Möglichkeit Ihre mobilitätsbezogenen Daten zu präsentieren und zu bewerben.



<http://www.mobilitaetsdaten.gv.at/>

Von Adresse zu Adresse in ganz Österreich, egal mit welchem Verkehrsmittel!

## 1. ROUTE BERECHNEN

A Start

B Ziel

Berechnen

Sie werden zu einem unserer Partner weitergeleitet.

## 2. ROUTEN VERGLEICHEN

Auto: 1h 13 min



Fahrrad: 3h 47 min



Zug: 2h 15 min



Zu Fuß: 8h 25 min



# DER GEDANKE

**MULTIMODAL  
GEMEINSAM  
FÜR ALLE**

Die Verkehrsauskunft Österreich (VAO) ist eine verkehrsmittelübergreifende gemeinsame Informationsdreh Scheibe für ganz Österreich, die das gesamte Verkehrsgeschehen abdeckt. Es werden Routing- und sonstige Informationsinhalte für die meisten Verkehrsmittel und in zahlreichen Kombinationen zur Verfügung gestellt, wie z.B.: PKW-Routing, Öffi-Routing, Fahrrad-Routing, Bike & Ride, Park & Ride, Leihfahrräder, Carsharing usw.





## TOP 3

# Nächste Schritte im Stakeholderprozess



- Zielsetzung für Branchengespräche im ersten Schritt:
  - vorhandene, unkritische Daten definieren, den entsprechenden Kategorien der del. VO 2017/1926 zuordnen
  - ggf. „sensible Daten“ spezifizieren
- Erste Gespräche sind bereits gestartet, die übrigen sollten zeitnah folgen – noch in diesem Quartal
- Ausgestaltung im WebEX-Format seitens BMVI grundsätzlich möglich

➞ Wir kommen auf Sie zu!



## Zielhorizonte Datenbereitstellung

Statische Daten	TEN-T- Gesamtnetz einschl. städtischer Knotenpunkte	Alle Bereiche des Netzes
Adressmerkmale, Fahrpläne, Netztopologie, Zugänglichkeit Zugangsknoten, Radwegenetz etc.	2019	2023
Bike/Car-Sharing-Stationen, öffentliche Tankstellen, Standardtarifstruktur, gesicherter Fahrradabstellanlagen etc.	2020	
Informationsdienste aller Verkehrsträger, Radwegbeschaffenheit, voraussichtliche Reisedauer je Verkehrsmittel, Parameter für Routenberechnung (z.B. CO2) etc.	2021	

Art. 5: Bereitstellung dynamischer Daten: MS sind nicht verpflichtet; entscheidet sich ein MS dafür ist er nicht an den obigen Zeitplan gebunden



## Möglicher Regulierungsrahmen

### 1. Im Rahmen des IVSG

- Im IVSG wird bislang nur auf die del. VO's des IV Bezug genommen, daher Anpassung bzw. ergänzende Regelung erforderlich
- Regelung weiterer Themenbereiche, soweit Sie dem Geltungsbereich entsprechen, grundsätzlich möglich
- Prüfung Nutzung Rechtsverordnungsermächtigung gemäß §8 IVSG (Regelungen von Details, abseits allgemeiner Regeln des zugrundeliegenden IVSG)

### 2. Über das PBefG

- Novellierung des PBefG eröffnet gleichermaßen die Möglichkeit zur Fassung einer entsprechenden Ausführungsvorschrift



## Fragen und Diskussion

- Zeit für Fragen
- Zeit für Hinweise
- Zeit für Anregungen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Referat DG23 – Digitalisierung des ÖV; Galileo/Satellitenavigation

[ref-dg23@bmvi.bund.de](mailto:ref-dg23@bmvi.bund.de)

Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur (BMVI)

Invalidenstraße 44  
D-10115 Berlin

[www.bmvi.de](http://www.bmvi.de)