

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

Bundesgesetz über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-Gesetz – IVS-G)

Inhaltsverzeichnis

1. Abschnitt Allgemeine Bestimmungen

- § 1 – § 4 ...
- § 2 Begriffsbestimmungen
- § 3 Grundsätze für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme
- § 4 Vorrangige Bereiche

2. Abschnitt Einführung intelligenter Verkehrssysteme

- § 5 Spezifikationen und Maßnahmen
- § 6 Graphenintegrationsplattform
- § 7 Pflichten der IVS-Diensteanbieter
- § 8 Datenschutz
- § 9 Haftung
- § 10 Strafbestimmung

3. Abschnitt Fortentwicklung intelligenter Verkehrssysteme

- § 11 Monitoring
- § 12 Verkehrstelematikbericht
- § 13 IVS-Beirat

Vorgeschlagene Fassung

Bundesgesetz über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-Gesetz – IVS-G)

Inhaltsverzeichnis

1. Abschnitt Allgemeine Bestimmungen

- § 1 – § 4 ...
- § 2 Begriffsbestimmungen
- § 3 Grundsätze für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme
- § 4 Vorrangige Bereiche

§ 5 Vorrangige Maßnahmen

§ 6 Europäische Zusammenarbeit

2. Abschnitt Einführung intelligenter Verkehrssysteme

- § 7 Spezifikationen
- § 8 Verfügbarkeit von Daten und Einführung von Diensten
- § 9 Bereitstellung von Daten über den Nationalen Zugangspunkt
- § 10 Datenschutz
- § 11 Verbesserung der Datengenauigkeit
- § 12 Nationaler Zugangspunkt
- § 13 Nationale Stellen
- § 14 IVS-Anwendungen der öffentlichen Hand
- § 15 Datenschutz
- § 16 Haftung
- § 17 Strafbestimmungen

3. Abschnitt Fortentwicklung intelligenter Verkehrssysteme

- § 18 Aufgaben der AustriaTech
- § 19 Verkehrstelematikbericht
- § 20 IVS-Beirat

Geltende Fassung
4. Abschnitt
Schlussbestimmungen

§ 14 Verweisungen
 § 15 Inkrafttreten
 § 16 Vollziehung

1. Abschnitt
Allgemeine Bestimmungen

Zweck und Geltungsbereich

§ 1. (1) – (2) ...

(3) Durch dieses Bundesgesetz wird die Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, ABl. Nr. L 207 vom 06.08.2010 S. 1, umgesetzt.

Vorgeschlagene Fassung
4. Abschnitt
Schlussbestimmungen

§ 21 Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
 § 22 Verweisungen
 § 23 Inkrafttreten
 § 24 Vollziehung

1. Abschnitt
Allgemeine Bestimmungen

Zweck und Geltungsbereich

§ 1. (1) – (2) ...

(3) Dieses Bundesgesetz sieht die Verfügbarkeit von Daten und die Einführung von IVS-Diensten in den vorrangigen Bereichen nach § 4 vor.

(4) Durch dieses Bundesgesetz wird die Richtlinie 2010/40/EU zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern, ABl. Nr. L 207 vom 06.08.2010 S. 1, zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2023/2661, ABl. L vom 30.11.2023, umgesetzt.

(5) Dieses Bundesgesetz dient zugleich der Durchführung

1. der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 305/2013 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU in Bezug auf die harmonisierte Bereitstellung eines interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes, ABl. Nr. L 91 vom 03.04.2013 S. 1;

2. der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU in Bezug auf die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge, ABl. Nr. L 247 vom 18.09.2013 S. 1;

Geltende Fassung

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieses Bundesgesetzes bedeutet der Begriff

1. „intelligente Verkehrssysteme“ oder „IVS“ Systeme, bei denen Informations- und Kommunikationstechnologien im Straßenverkehr, einschließlich seiner Infrastrukturen, Fahrzeuge und Nutzer, sowie beim Verkehrs- und Mobilitätsmanagement und für Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern eingesetzt werden;
2. „Interoperabilität“ die Fähigkeit von Systemen und der ihnen zugrunde liegenden Geschäftsabläufe, Daten auszutauschen und Informationen und Wissen weiterzugeben;
3. „IVS-Anwendung“ ein operationelles Instrument für die Anwendung von IVS;
4. „IVS-Dienst“ die Bereitstellung einer IVS-Anwendung innerhalb eines genau definierten organisatorischen und operationellen Rahmens mit dem Ziel, zur Erhöhung der Nutzersicherheit, der Effizienz und des Komforts und/oder zur Erleichterung oder Unterstützung von Abläufen im Verkehr und bei Reisen beizutragen;

Vorgeschlagene Fassung

3. der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU in Bezug auf Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer, ABl. Nr. L 247 vom 18.09.2013 S. 6;
4. der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste, ABl. Nr. L 272 vom 21.10.2017 S. 1, zuletzt geändert durch die Delegierte Verordnung (EU) 2024/490, ABl. L vom 13.02.2024;
5. der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste, ABl. Nr. L 122 vom 25.04.2022 S. 1.

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieses Bundesgesetzes bedeutet der Begriff

1. „intelligente Verkehrssysteme“ oder „IVS“ Systeme, bei denen Informations- und Kommunikationstechnologien im Straßenverkehr, einschließlich seiner Infrastrukturen, Fahrzeuge und Nutzer, sowie beim Verkehrs- und Mobilitätsmanagement und für Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern eingesetzt werden;
2. „Interoperabilität“ die Fähigkeit von Systemen und der ihnen zugrunde liegenden Geschäftsabläufe, Daten auszutauschen und Informationen und Wissen weiterzugeben, **um die Kontinuität von IVS-Diensten zu ermöglichen;**
3. „IVS-Anwendung“ ein operationelles Instrument für die Anwendung von IVS;
4. „IVS-Dienst“ die Bereitstellung einer IVS-Anwendung innerhalb eines genau definierten organisatorischen und operationellen Rahmens mit dem Ziel, zur Erhöhung der Nutzersicherheit, der Effizienz und des Komforts und/oder zur Erleichterung oder Unterstützung von Abläufen im Verkehr und bei Reisen beizutragen **oder Abläufe im Verkehr und bei Reisen zu erleichtern oder zu unterstützen;**

Geltende Fassung

5. - 10. ...

11. „Straßendaten“ die Daten über Merkmale der Straßeninfrastruktur einschließlich fest installierter Verkehrszeichen oder ihrer geregelten Sicherheitsmerkmale;

12. - 14. ...

15. „Graphenintegrationsplattform“ den intermodalen Verkehrsgraphen für Österreich GIP;

16. „AustriaTech“ die AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen mbH.

Vorgeschlagene Fassung

5. - 10. ...

11. „Straßendaten“ die Daten über Merkmale der Straßeninfrastruktur, einschließlich fest installierte Verkehrszeichen und ihre geregelten Sicherheitsmerkmale sowie die Ladeinfrastruktur bzw. die Infrastruktur für die Betankung mit alternativen Kraftstoffen;

12. - 14. ...

15. „C-ITS“ intelligente Verkehrssysteme, die es IVS-Nutzern ermöglichen, durch den Austausch gesicherter und vertrauenswürdiger Nachrichten zu interagieren und zu kooperieren, ohne einander bereits zu kennen sowie auf diskriminierungsfreie Weise;

16. „Verfügbarkeit von Daten“ das Vorhandensein von Daten in digitalem maschinenlesbarem Format;

17. „Nationaler Zugangspunkt“ bzw. „NAP“ eine digitale Schnittstelle, die eine zentrale Stelle für den Zugang zu Daten im Sinne der Spezifikationen, die in Artikel 6 der Richtlinie 2010/40/EU genannt werden, darstellt;

18. „Dateninhaber“ eine Person oder Einrichtung gemäß Art. 2 Z 11 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 und Art. 2 Z 14 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670;

19. „Datennutzer“ eine Person oder Einrichtung gemäß Art. 2 Z 7 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 und Art. 2 Z 15 der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670;

20. „Datenlieferant“ eine öffentliche oder private Stelle, die Straßen-, Verkehrs- oder Reisedaten über den Nationalen Zugangspunkt bereitstellt;

21. „Nationale Stelle“ eine unabhängige und unparteiische Stelle, die die Einhaltung der Anforderungen der Spezifikationen bewertet;

Geltende Fassung

Grundsätze für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme

§ 3. (1) Maßnahmen betreffend die Einführung intelligenter Verkehrssysteme müssen

1. effektiv sein, d. h. einen spürbaren Beitrag zur Lösung der zentralen Probleme leisten, denen sich Europa im Bereich des Straßenverkehrs gegenübersteht (z. B. Verringerung der Verkehrsüberlastung, Minderung der Emissionen, Steigerung der Energieeffizienz, Erhöhung der Sicherheit unter Einbeziehung besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer);
2. kostengünstig sein, d. h. das Kosten-Nutzen-Verhältnis im Sinne der Verwirklichung der angestrebten Ziele optimieren;
3. verhältnismäßig sein, d. h. bei Bedarf einen unterschiedlichen Grad der erreichbaren Dienstqualität und Einführung vorsehen, wobei die Besonderheiten auf lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Ebene zu berücksichtigen sind;
4. die Kontinuität der Dienste fördern, d. h. eine unionsweite nahtlose Bereitstellung der Dienste –insbesondere innerhalb des transeuropäischen Netzes und soweit möglich an den Außengrenzen der Union – gewährleisten, wenn die IVS-Dienste eingeführt werden. Die Kontinuität der Dienste sollte auf einem Niveau gewährleistet werden, das den Merkmalen der Verkehrsnetze anzupassen ist, die Länder mit Ländern und, soweit angemessen, Regionen mit Regionen und Städte mit ländlichen Räumen verbinden;
5. Interoperabilität schaffen, d. h. sicherstellen, dass die Systeme und die ihnen zugrunde liegenden Geschäftsabläufe für den Austausch von Daten und die Weitergabe von Informationen und Wissen ausgelegt werden, damit IVS-Dienste effektiv bereitgestellt werden können;
6. die Rückwärtskompatibilität wahren, d. h. sicherstellen, dass IVS, soweit angemessen, zusammen mit bestehenden Systemen betrieben werden können, die einem gemeinsamen Zweck dienen, ohne dass die Entwicklung neuer Technologien dadurch behindert wird;
7. die bestehenden nationalen Infrastruktur- und Netzmerkmale berücksichtigen, d. h. den inhärenten Unterschieden zwischen den

Vorgeschlagene Fassung

22. „AustriaTech“ die AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen mbH.

Geltende Fassung

Verkehrsnetzmerkmalen – insbesondere hinsichtlich des Verkehrsaufkommens und des Straßenwetters – Rechnung tragen

8. den gleichberechtigten Zugang fördern, d. h. sie dürfen den Zugang besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer zu IVS-Anwendungen und -Diensten nicht behindern oder sich diesbezüglich diskriminierend auswirken;
9. die technische Reife belegen, d. h. nach einer angemessenen Risikobewertung die Zuverlässigkeit innovativer IVS anhand ausreichender technischer Entwicklung und betrieblicher Nutzung nachweisen;
10. für eine qualitativ hochwertige Zeitgebung und Ortung sorgen; dies erfordert die Nutzung satellitengestützter Infrastrukturen oder sonstiger Technologien, die einen vergleichbaren Präzisionsgrad für IVS-Anwendungen und -Dienste, die eine umfassende, kontinuierliche, genaue und garantierte Zeitgebung und Ortung erfordern, gewährleisten;
11. die Intermodalität erleichtern, d. h. soweit angemessen die Koordinierung verschiedener Verkehrsträger berücksichtigen, wenn IVS eingeführt werden;
12. die Kohärenz wahren, d. h. den derzeitigen Vorschriften, Strategien und Maßnahmen der Union, die für IVS relevant sind, Rechnung tragen, was insbesondere für den Bereich der Normung gilt.

(2) Bei Wahrung der Rückwärtskompatibilität ist insbesondere auf folgende IVS-Anwendungen Bedacht zu nehmen:

1. die Graphenintegrationsplattform,
2. intermodale Routenplaner der öffentlichen Hand,
3. das LKW-Stellplatz-Informationssystem der ASFINAG.

Vorgeschlagene Fassung**Grundsätze für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme**

§ 3. (1) Maßnahmen betreffend die Einführung intelligenter Verkehrssysteme müssen

1. effektiv sein, d. h. einen spürbaren Beitrag zur Lösung der zentralen Probleme leisten, denen sich Europa im Bereich des Straßenverkehrs gegenübersteht (z. B. Verringerung der Verkehrsüberlastung, Minderung der Emissionen, Steigerung der Energieeffizienz, Erhöhung der

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

Sicherheit unter Einbeziehung besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer);

2. kostengünstig sein, d. h. das Kosten-Nutzen-Verhältnis im Sinne der Verwirklichung der angestrebten Ziele optimieren;
3. verhältnismäßig sein, d. h. bei Bedarf einen unterschiedlichen Grad der erreichbaren Dienstqualität und Einführung vorsehen, wobei die Besonderheiten auf lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Ebene zu berücksichtigen sind;
4. die Kontinuität der Dienste fördern, d. h. eine unionsweite nahtlose Bereitstellung der Dienste –insbesondere innerhalb des transeuropäischen Netzes und soweit möglich an den Außengrenzen der Union – gewährleisten, wenn die IVS-Dienste eingeführt werden. Die Kontinuität der Dienste sollte auf einem Niveau gewährleistet werden, das den Merkmalen der Verkehrsnetze anzupassen ist, die Länder mit Ländern und, soweit angemessen, Regionen mit Regionen und Städte mit ländlichen Räumen verbinden;
5. Interoperabilität schaffen, d. h. sicherstellen, dass die Systeme und die ihnen zugrunde liegenden Geschäftsabläufe für den Austausch von Daten und die Weitergabe von Informationen und Wissen in einem standardisierten Format ausgelegt werden, damit IVS-Dienste effektiv bereitgestellt werden können;
6. die Rückwärtskompatibilität wahren, d. h. sicherstellen, dass IVS, soweit dies gerechtfertigt ist, zusammen mit bestehenden Systemen betrieben werden können, die einem gemeinsamen Zweck dienen, ohne dass die Entwicklung neuer Technologien dadurch behindert wird, und dabei erforderlichenfalls die Komplementarität mit neuen Technologien oder den Übergang zu neuen Technologien unterstützen;
7. die bestehenden nationalen Infrastruktur- und Netzmerkmale berücksichtigen, d. h. den inhärenten Unterschieden zwischen den Verkehrsnetzmerkmalen – insbesondere hinsichtlich des Verkehrsaufkommens und des Straßenwetters sowie der Besonderheiten der Infrastruktur – Rechnung tragen;
8. den gleichberechtigten Zugang fördern, d. h. sie dürfen den Zugang besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmer zu IVS-Anwendungen und -Diensten nicht behindern oder sich diesbezüglich diskriminierend auswirken. Gegebenenfalls müssen sie im Einklang mit den

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

Barrierefreiheitsanforderungen nach Anhang I der Richtlinie (EU) 2019/882 für Menschen mit Behinderungen barrierefrei sein, wenn die IVS-Anwendungen und -Dienste dazu bestimmt sind, IVS-Nutzern mit Behinderungen eine Schnittstelle zu bieten oder ihnen Informationen zur Verfügung zu stellen; sie müssen für Personen mit begrenztem digitalen Wissen benutzerfreundlich sein;

9. die technische Reife belegen, d. h. nach einer angemessenen Risikobewertung, einschließlich gegebenenfalls Tests unter realen Bedingungen, bei allen Fahrzeugherstellern und Infrastrukturanbietern die Zuverlässigkeit innovativer IVS anhand ausreichender technischer Entwicklung und betrieblicher Nutzung nachweisen;
10. für eine qualitativ hochwertige Zeitgebung und Ortung sorgen; d. h. die Kompatibilität von IVS-Anwendungen und -Diensten, die auf Zeitgebung oder Ortung beruhen, zumindest mit den von Galileo bereitgestellten Navigationsdiensten — einschließlich der Authentisierung von Navigationsnachrichten im Offenen Dienst und anderer Galileo-Dienste wie etwa der Hochpräzisionsdienst (High Accuracy Service, HAS) —, sobald ein solcher Dienst verfügbar wird, und mit den Systemen der Europäischen Erweiterung des geostationären Navigationssystems (EGNOS) gewährleisten; ferner, soweit angemessen, sicherstellen, dass IVS-Anwendungen und -Dienste, die auf Erdbeobachtungsdaten beruhen, Copernicus-Daten,
 - Informationen oder -Dienste nutzen. Zusätzlich zu Copernicus-Daten können weitere Daten und Dienste genutzt werden;
11. die Intermodalität erleichtern, d. h. soweit angemessen die Koordinierung verschiedener Verkehrsträger berücksichtigen, wenn IVS eingeführt werden;
12. die Kohärenz wahren, d. h. den derzeitigen Vorschriften, Strategien und Maßnahmen der Union, die für IVS relevant sind, Rechnung tragen — was insbesondere für den Bereich der Normung gilt — und im Falle der Spezifikationen dem Grundsatz der Technologieneutralität gemäß der Richtlinie (EU) 2018/1972 Rechnung tragen;
13. Transparenz und Vertrauen schaffen, d. h. Transparenz schaffen, insbesondere durch die Gewährleistung der Transparenz des Rankings, auch in Bezug auf die Umweltauswirkungen, wenn den Kunden Mobilitätsoptionen angeboten werden.

Geltende Fassung**Vorrangige Bereiche**

§ 4. Intelligente Verkehrssysteme werden vorrangig in folgenden Bereichen eingeführt:

1. Optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten;
2. Kontinuität der IVS-Dienste in den Bereichen Verkehrs- und Frachtmanagement;
3. IVS-Anwendungen für die Straßenverkehrssicherheit;
4. Verbindung zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur.

Vorgeschlagene Fassung

(2) Bei Wahrung der Rückwärtskompatibilität ist insbesondere auf die IVS-Anwendungen der öffentlichen Hand (§ 14) Bedacht zu nehmen.

Vorrangige Bereiche

§ 4. (1) Intelligente Verkehrssysteme werden vorrangig in folgenden Bereichen eingeführt:

1. Vorrangiger Bereich I: IVS-Informations- und Mobilitätsdienste;
2. Vorrangiger Bereich II: IVS-Dienste in den Bereichen Reise-, Transport- und Verkehrsmanagement;
3. Vorrangiger Bereich III: IVS-Dienste für die Straßenverkehrssicherheit;
4. Vorrangiger Bereich IV: IVS-Dienste für kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilität.

(2) Der Umfang der vorrangigen Bereiche ist in Anhang I der Richtlinie 2010/40/EU präzisiert.

Vorrangige Maßnahmen

§ 5. In den vorrangigen Bereichen werden folgende Maßnahmen vorrangig verfolgt:

1. die Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reise-Informationsdienste;
2. die Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationssysteme;
3. Daten und Verfahren, um Straßennutzern, soweit möglich, ein Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsmeldungen unentgeltlich anzubieten;
4. harmonisierte Bereitstellung einer interoperablen EU-weiten eCall-

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung****Anwendung:**

5. Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge;
6. Bereitstellung von Reservierungsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge.

Europäische Zusammenarbeit

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

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

2. Abschnitt**Einführung intelligenter Verkehrssysteme****Spezifikationen und Maßnahmen**

§ 5. Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie kann unter Bedachtnahme auf die Grundsätze des § 3 nach Anhörung des IVS-Beirats (§ 13) mit Verordnung

2. Abschnitt**Einführung intelligenter Verkehrssysteme**

Geltende Fassung

1. Spezifikationen, die von der Kommission gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2010/40/EU angenommen wurden, für verbindlich erklären;
2. in den vorrangigen Bereichen des § 4 Maßnahmen einführen, soweit diese zur Umsetzung der nach Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Richtlinie 2010/40/EU angenommenen Gesetzgebungsakte erforderlich sind, insbesondere Maßnahmen betreffend
 - a) verkehrssicherheitsrelevante Informationen und IVS-Anwendungen,
 - b) Informationen zu Routen- und Parkplatzmanagement.

Graphenintegrationsplattform

§ 6. Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie kann unter Bedachtnahme auf die Grundsätze des § 3 nach Anhörung des IVS-Beirats (§ 13) durch Verordnung

1. verbindliche Anforderungen an die Graphenintegrationsplattform festlegen, insbesondere Lastenhefte für Erarbeitung, Bestandteile und Attributierung von Graphen sowie andere technische Standards erlassen,
2. Bedingungen für die Verwendung von Daten aus der Graphenintegrationsplattform durch IVS-Diensteanbieter festlegen, insbesondere diese verpflichten,
 - a) bei Erteilung von Routenempfehlungen das in der Graphenintegrationsplattform vorgegebene Durchfahrtsnetz zu verwenden,
 - b) bei der Prognose von Wegzeiten das voraussichtliche Verkehrsaufkommen zur Reisezeit zu berücksichtigen,
 - c) die von ihnen angebotenen Dienste den öffentlichen Betreibern der Graphenintegrationsplattform unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

Pflichten der IVS-Diensteanbieter

§ 7. IVS-Diensteanbieter sind verpflichtet, beim Einsatz von IVS-Anwendungen gemäß § 5 Z 1 für verbindlich erklärte Spezifikationen anzuwenden, gemäß § 5 Z 2 eingeführte Maßnahmen durchzuführen und gemäß § 6 Z 2 erlassene Verordnungen einzuhalten.

Vorgeschlagene Fassung**Spezifikationen**

§ 7. (1) Bei der Einführung von IVS-Anwendungen und IVS-Diensten sind die von der Kommission gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2010/40/EU

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

angenommenen Spezifikationen im Einklang mit den in § 3 Abs. 1 festgelegten Grundsätzen anzuwenden.

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

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

Verfügbarkeit von Daten und Einführung von Diensten

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

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

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

(3) Der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur kann unter Bedachtnahme auf die Grundsätze des § 3 Abs. 1 in den vorrangigen Bereichen des § 4 Abs. 1 nach Anhörung des IVS-Beirats (§ 20) mit Verordnung Maßnahmen anordnen, soweit dies zur Erfüllung der Sicherstellungspflichten nach Abs. 1 und 2 erforderlich ist.

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

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

bereit.

Bereitstellung von Daten über den Nationalen Zugangspunkt

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

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

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

Datennutzung

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

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

Verbesserung der Datengenauigkeit

§ 11. (1) Datennutzer, die an den von Dateninhabern über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten Ungenauigkeiten feststellen, diese

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

Ungenauigkeiten korrigieren und die korrigierten Daten weiterverwenden, haben die vorgenommenen Korrekturen den Dateneinhabern zu melden.

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

Nationaler Zugangspunkt

§ 12. (1) Nationaler Zugangspunkt ist die digitale Schnittstelle <https://www.mobilitaetsdaten.gv.at>.

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

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

Nationale Stellen

§ 13. (1) Nationale Stelle ist

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

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

IVS-Anwendungen der öffentlichen Hand

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

1. den intermodalen Verkehrsgraphen Graphenintegrationsplattform (GIP);
2. den intermodalen Routenplaner Verkehrsauskunft Österreich (VAO);
3. die Echtzeitverkehrsinformation Straße Österreich (EVIS);

Geltende Fassung**Datenschutz**

§ 8. (1) IVS-Diensteanbieter haben die Bestimmungen des Datenschutzgesetzes 2000, BGBl. I Nr. 165/1999, zu beachten.

(2) Sie haben insbesondere sicherzustellen,

1. dass die Bestimmungen über die Zustimmung zur Verwendung personenbezogener Daten eingehalten werden;
2. dass jeder Datenmissbrauch vermieden wird;
3. dass, soweit angemessen, der Verwendung anonymer Daten gefördert wird;
4. dass personenbezogene Daten nur verarbeitet werden, soweit dies für den Betrieb von IVS-Anwendungen und -Diensten erforderlich ist.

Vorgeschlagene Fassung

4. das LKW-Stellplatz-Informationssystem der ASFINAG;

5. C-ITS-Dienste der österreichischen Infrastrukturbetreiber und Verkehrsunternehmen.

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

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

Datenschutz

§ 15. (1) IVS-Diensteanbieter und Datenlieferanten haben die Bestimmungen des Datenschutzgesetzes – DSG, BGBl. I Nr. 165/1999, und der

Geltende Fassung**Haftung**

§ 9. IVS-Diensteanbieter haften nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts, insbesondere des Produkthaftungsgesetzes, BGBl. Nr. 99/1988.

Strafbestimmung

§ 10. Wer gegen § 7 verstößt, ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit Geldstrafe bis zu 4 000 Euro zu bestrafen.

Vorgeschlagene Fassung

Verordnung (EU) 2016/679 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung), ABl. Nr. L 119 vom 04.05.2016 S. 1, zu beachten.

(2) Sie haben insbesondere sicherzustellen,

1. dass die Bestimmungen über die Zustimmung zur Verwendung personenbezogener Daten eingehalten werden;
2. dass jeder Datenmissbrauch vermieden wird;
3. dass personenbezogene Daten nur verarbeitet werden, soweit dies die Voraussetzung dafür ist, dass IVS-Anwendungen, IVS-Dienste und IVS-Maßnahmen im Hinblick auf die Gewährleistung der Straßenverkehrssicherheit und eines erweiterten Verkehrs-, Mobilitäts- oder Störungsmanagements funktionieren;
4. dass anonymisierte Daten verwendet werden, sofern eine Anonymisierung technisch möglich ist und die Zwecke der Datenverarbeitung mit anonymisierten Daten erreicht werden können;
5. dass pseudonymisierte Daten verwendet werden, soweit eine Anonymisierung technisch nicht machbar ist oder die Zwecke der Datenverarbeitung mit anonymisierten Daten nicht erreicht werden können, sofern die Pseudonymisierung technisch machbar ist und die Zwecke der Datenverarbeitung mit der Nutzung pseudonymisierter Daten erreicht werden können.

Haftung

§ 16. IVS-Diensteanbieter haften nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts, insbesondere des Produkthaftungsgesetzes, BGBl. Nr. 99/1988.

Strafbestimmung

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

Geltende Fassung**3. Abschnitt****Fortentwicklung intelligenter Verkehrssysteme****Monitoring**

§ 11. (1) Die AustriaTech wird mit folgenden Aufgaben betraut:

1. Beobachtung und Dokumentation der Forschung und Entwicklung von IVS-Anwendungen auf nationaler und internationaler Ebene,
2. Beobachtung und Dokumentation des Marktes für IVS-Anwendungen auf nationaler und internationaler Ebene,
3. Erfüllung der Funktionen eines vertrauenswürdigen Dritten und einer Schlichtungsstelle im Bereich IVS-Dienste und IVS-Anwendungen.

(2) Die AustriaTech erstattet der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zum 31. März jeden Jahres Bericht über die Ergebnisse des Monitoring gemäß Abs. 1.

Verkehrstelematikbericht

§ 12. (1) Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie erstattet dem Nationalrat zum 30. Juni jeden Jahres einen Verkehrstelematikbericht.

(2) Der Bericht hat zu enthalten:

1. Statusberichte in nationaler, internationaler und grenzüberschreitender Hinsicht über aktuelle Entwicklungen und Forschungsergebnisse über intelligente Verkehrssysteme;
2. Übersichten über Erfolg und Durchdringungsraten von IVS-Anwendungen;
3. Marktübersichten über einsatzbereite IVS-Dienste;
4. eine Beschreibung aktueller Problemstellungen und Konfliktfelder;
5. eine Kurzübersicht über aktuelle Fragen des Datenschutzes und der Haftung;
6. eine Beschreibung und Evaluierung jener Maßnahmen und Projekte, die im vergangenen Jahr in den vorrangigen Bereichen durchgeführt wurden;

Vorgeschlagene Fassung**3. Abschnitt****Fortentwicklung intelligenter Verkehrssysteme**

Geltende Fassung

7. eine Aufstellung des daraus abgeleiteten Handlungsbedarfs;
8. Empfehlungen für künftige Aktivitäten des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie;
9. eine Vorschau über jene Maßnahmen und Projekte, die für das Berichtsjahr und für die vier nächstfolgenden Jahre in Aussicht genommen sind;
10. eine allgemeinverständliche Zusammenfassung.

(3) Der Verkehrstelematikbericht ist auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu veröffentlichen.

IVS-Beirat

§ 13. (1) Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie richtet einen Beirat für intelligente Verkehrssysteme ein.

(2) Die Mitglieder des Beirats werden von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie aus dem Kreis der Wissenschaft, der Verwaltung in Bund und Ländern, der IVS-Diensteanbieter und der IVS-Nutzer ernannt.

(3) Aufgaben des Beirats sind:

1. die Beratung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie;
2. die wissenschaftliche Begleitung der in den vorrangigen Bereichen durchgeführten Projekte.

Vorgeschlagene Fassung**Aufgaben der AustriaTech**

§ 18. Die AustriaTech wird mit folgenden Aufgaben betraut:

1. Betrieb des Nationalen Zugangspunkts (§ 12);
2. Erfüllung der Funktionen einer Nationalen Stelle gemäß § 13 Abs. 1 Z 2;
3. Analyse der über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten hinsichtlich ihrer geographischen Abdeckung und anderer signifikanter Kriterien;
4. Information über die Spezifikationen und Beratung hinsichtlich ihrer Einhaltung;
5. Unterstützung von Datenlieferanten bei der Datenerfassung am Nationalen Zugangspunkt;

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung**

6. Unterstützung von IVS-Diensteanbietern bei der Entwicklung von IVS-Anwendungen in den vorrangigen Bereichen sowie bei der Berichterstattung nach europäischen Vorgaben.

Verkehrstelematikbericht

§ 19. (1) Der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur erstattet dem Nationalrat zum 30. Juni jeden Jahres einen Verkehrstelematikbericht.

(2) Der Bericht hat zu enthalten:

1. Statusberichte in nationaler, internationaler und grenzüberschreitender Hinsicht über aktuelle Entwicklungen und Forschungsergebnisse über intelligente Verkehrssysteme;
2. eine Beschreibung neuer einsatzbereiter bzw. in Vorbereitung befindlicher IVS-Dienste;
3. eine Beschreibung aktueller Problemstellungen und Konfliktfelder;
4. eine Übersicht über den IVS-relevanten nationalen und europäischen Rechtsrahmen;
5. eine Beschreibung der Maßnahmen, Projekte und Initiativen, die im vergangenen Jahr in den vorrangigen Bereichen sowie darüber hinaus durchgeführt wurden;
6. eine Aufstellung der daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen;
7. eine Vorschau über jene Maßnahmen und Projekte, die für das Berichtsjahr und für die nächstfolgenden Jahre in Aussicht genommen sind;
8. eine allgemeinverständliche Zusammenfassung.

(3) Der Verkehrstelematikbericht ist auf der Internetseite des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zu veröffentlichen.

IVS-Beirat

§ 20. (1) Der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur richtet einen Beirat für intelligente Verkehrssysteme ein.

(2) Die Mitglieder des Beirats werden vom Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur aus dem Kreis der Wissenschaft, der Verwaltung in Bund, Ländern und Gemeinden, der IVS-Diensteanbieter und der IVS-Nutzer

Geltende Fassung**Vorgeschlagene Fassung****4. Abschnitt
Schlussbestimmungen****4. Abschnitt
Schlussbestimmungen****Verweisungen**

§ 14. Soweit in diesem Bundesgesetz auf andere Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Inkrafttreten

§ 15. Dieses Bundesgesetz tritt am 31. März 2013 in Kraft.

Vollziehung

§ 16. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie betraut.

ernannt.

(3) Aufgaben des Beirats sind:

1. die Beratung des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur;
2. die wissenschaftliche Begleitung der in den vorrangigen Bereichen durchgeführten Projekte.

Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft

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

Verweisungen

§ 22. Soweit in diesem Bundesgesetz auf andere Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Inkrafttreten

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

(2) Das Inhaltsverzeichnis, § 1 Abs. 3 bis 5, § 2 Z 2, 4, 11, 15 bis 24 und §§ 3 bis 24 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/2025 treten am 1. Dezember 2025 in Kraft. Davon abweichend tritt § 9 Abs. 2 dritter Satz in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XXX/2025 am 1. Dezember 2028 in Kraft.

Vollziehung

§ 24. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur betraut.

