Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/264

10.2.2025

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2025/264 DER KOMMISSION

vom 11. November 2024

zur Festlegung des Musters einschließlich wesentlicher Leistungsindikatoren für die Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten nach der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2024) 7744)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern ([1]), insbesondere auf Artikel 17 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß Artikel 17 der Richtlinie 2010/40/EU müssen die Mitgliedstaaten der Kommission bis zum 21. März 2025 einen Bericht über die Durchführung dieser Richtlinie und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte vorlegen, und die Kommission wird ermächtigt, das Muster für diesen Bericht festzulegen. Was die delegierten Rechtsakte betrifft, so wurden bisher die Delegierten Verordnungen (EU) Nr. 305/2013 ([2]), (EU) Nr. 885/2013 ([3]), (EU) Nr. 886/2013 ([4]), (EU) 2015/962 ([5]), (EU) 2017/1926 ([6]) und (EU) 2022/670 ([7]) der Kommission erlassen. Mit der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 wird die Delegierte Verordnung (EU) 2015/962 mit Wirkung vom 1. Januar 2025 aufgehoben, weshalb sich das Muster nur auf die Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 beziehen sollte.

(2) Gemäß Artikel 17 Absatz 1 der Richtlinie 2010/40/EU sind in dem Bericht die wichtigsten nationalen Tätigkeiten und Projekte des Mitgliedstaats bezüglich der vorrangigen Bereiche und der geografischen Verfügbarkeit der in den Anhängen III und IV der genannten Richtlinie aufgeführten Daten und Dienste anzugeben. Gemäß Artikel 17 Absatz 2 der Richtlinie 2010/40/EU wird zwischen verbindlich in die Berichte aufzunehmenden wesentlichen Leistungsindikatoren und zusätzlichen Indikatoren unterschieden. Diese Unterscheidung sollte auf dem geografischen Anwendungsbereich der wesentlichen Leistungsindikatoren und dem Zeitplan für die Berichterstattung beruhen.

(3) Gemäß Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2010/40/EU müssen die Mitgliedstaaten nach dem ersten Bericht zudem alle drei Jahre über die Fortschritte berichten, die bei der Durchführung dieser Richtlinie und der auf ihrer Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte erzielt wurden. Daher sollte das Muster sowohl für den ersten Bericht als auch für die darauffolgenden Fortschrittsberichte gelten.

([1]) ABl. L 207 vom 6.8.2010, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2010/40/oj.

([2]) Delegierte Verordnung (EU) Nr. 305/2013 der Kommission vom 26. November 2012 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die harmonisierte Bereitstellung eines interoperablen EU-weiten eCall-Dienstes (ABl. L 91 vom 3.4.2013, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/305/oj).

([3]) Delegierte Verordnung (EU) Nr. 885/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der IVS-Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge (ABl. L 247 vom 18.9.2013, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/885/oj).

([4]) Delegierte Verordnung (EU) Nr. 886/2013 der Kommission vom 15. Mai 2013 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer (ABl. L 247 vom 18.9.2013, S. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/886/oj).

([5]) Delegierte Verordnung (EU) 2015/962 der Kommission vom 18. Dezember 2014 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (ABl. L 157 vom 23.6.2015, S. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/962/oj).

([6]) Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste (ABl. L 272 vom 21.10.2017, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj).

([7]) Delegierte Verordnung (EU) 2022/670 der Kommission vom 2. Februar 2022 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (ABl. L 122 vom 25.4.2022, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/670/oj).

(4) Um zu gewährleisten, dass der Kommission hochwertige politische Informationen bereitgestellt werden, sollte der Bericht einen Einblick in die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der in Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU aufgeführten Datenarten im Lauf der Zeit geben und auf fundierten Schätzungen in gerundeten Zahlen beruhen.

(5) Ebenfalls im Hinblick auf die Bereitstellung hochwertiger politischer Informationen sollten die wesentlichen Leistungsindikatoren Aufschluss über die Einführung und Auswirkungen von IVS-Ausrüstungen und -Diensten im Lauf der Zeit in der Union geben. Wesentliche Leistungsindikatoren, mit denen die Auswirkungen von IVS-Diensten auf die Reisezeit, Verkehrsunfälle und CO_2-Emissionen bewertet werden, haben zum Ziel, robuste Referenzwerte auf der Grundlage ausreichender und guter Stichproben zu erhalten. Da die Auswirkungen von IVS zuweilen nur schwer von den Auswirkungen anderer Maßnahmen isoliert werden können, ließe sich damit angesichts der begrenzten Berechnungsmöglichkeiten für diese wesentlichen Leistungsindikatoren eine vorsichtige Extrapolation erzielen.

(6) Mit dem Durchführungsbeschluss 2011/453/EU der Kommission ([8]) wurden unverbindliche Leitlinien für die Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten nach der Richtlinie 2010/40/EU festgelegt. Angesichts der Art und des Umfangs der gemäß Artikel 17 der Richtlinie 2010/40/EU erforderlichen Änderungen, insbesondere des verbindlichen Charakters des Musters und seines Inhalts, einschließlich der wesentlichen Leistungsindikatoren, sollte der Durchführungsbeschluss 2011/453/EU aufgehoben werden.

(7) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des Europäischen IVS-Ausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang I enthält das Muster für den ersten Bericht und die Fortschrittsberichte einschließlich der wesentlichen Leistungsindikatoren gemäß Artikel 17 der Richtlinie 2010/40/EU.

In Anhang II ist in Abhängigkeit vom geografischen Anwendungsbereich und dem Zeitplan festgelegt, ob die wesentlichen Leistungsindikatoren verbindlich in die Berichte aufzunehmen sind oder ob es sich um zusätzliche Indikatoren handelt.

Artikel 2

Der Durchführungsbeschluss 2011/453/EU wird aufgehoben.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 11. November 2024

Für die Kommission
Wopke HOEKSTRA
Mitglied der Kommission

([8]) Durchführungsbeschluss 2011/453/EU der Kommission vom 13. Juli 2011 zur Annahme von Leitlinien für die Berichterstattung durch die Mitgliedstaaten nach Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 193 vom 23.7.2011, S. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj).

ANHANG I

Muster für den ersten Bericht und die Fortschrittsberichte

Richtlinie 2010/40/EU

Durchführungsbericht 20XX

Name_des_Landes

Datum

Inhalt

1. Einführung ... 5
1.1. Allgemeiner Überblick über die nationalen Tätigkeiten und Projekte ... 5
1.2. Allgemeine Fortschritte seit [Jahr des letzten Berichts] ... 5
1.3. Kontaktdaten ... 5
2. Wichtigste Projekte, Tätigkeiten und Initiativen ... 5
2.1. Vorrangiger Bereich I: *IVS-Dienste in den Bereichen Information und Mobilität* ... 5
2.1.1. Beschreibung der wichtigsten nationalen Tätigkeiten und Projekte ... 5
2.1.2. Fortschritte seit [Jahr des letzten Berichts] ... 5
2.1.3. Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 über die Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste (vorrangige Maßnahme a) ... 5
2.1.4. Berichterstattungspflicht gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 über die Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (vorrangige Maßnahme b) ... 5
2.2. Vorrangiger Bereich II: *IVS-Dienste in den Bereichen Reise-, Transport- und Verkehrsmanagement* ... 5
2.2.1. Beschreibung der wichtigsten nationalen Tätigkeiten und Projekte ... 5
2.2.2. Fortschritte seit [Jahr des letzten Berichts] ... 6
2.3. Vorrangiger Bereich III: *IVS-Dienste für die Straßenverkehrssicherheit* ... 6
2.3.1. Beschreibung der wichtigsten nationalen Tätigkeiten und Projekte ... 6
2.3.2. Fortschritte seit [Jahr des letzten Berichts] ... 6
2.3.3. eCall-Notruf 112 (vorrangige Maßnahme d — Delegierte Verordnung (EU) Nr. 305/2013) ... 6
2.3.4. Berichterstattungspflicht gemäß der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 über Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für ie Nutzer (vorrangige Maßnahme c) ... 6
2.3.5. Berichterstattungspflicht gemäß der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 über die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge (vorrangige Maßnahme e) ... 6
2.4. Vorrangiger Bereich IV: *IVS-Dienste für kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilität* ... 6
2.4.1. Beschreibung der wichtigsten nationalen Tätigkeiten und Projekte ... 6
2.4.2. Fortschritte seit [Jahr des letzten Berichts] ... 6
2.5. Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der in Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU aufgeführten Datenarten über nationale Zugangspunkte ... 7
2.5.1. Daten im Zusammenhang mit der Bereitstellung EU-weiter Straßenverkehrsinformations- und -navigationsdienste ... 7
2.5.2. Daten zu Informations- und Reservierungsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge ... 9
2.5.3. Daten zu festgestellten, für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Ereignissen oder Bedingungen in Bezug auf das Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen ... 10
2.5.4. Statische multimodale Verkehrsdaten für EU-weite multimodale Reiseinformationsdienste ... 10

2.6. Verfügbarkeit der in Anhang IV der Richtlinie 2010/40/EU aufgeführten Dienste 11
2.6.1. Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationsdienste 11
2.7. Sonstige Initiativen/Schwerpunkte 11
2.7.1. Beschreibung sonstiger nationaler Initiativen/Schwerpunkte und Projekte, die nicht unter die vorrangigen Bereiche 1 bis 4 fallen: 11
2.7.2. Fortschritte seit [Jahr des letzten Berichts] 11
3. Wesentliche Leistungsindikatoren (KPI) 11
3.1. Einführungs-KPI 11
3.1.1. Infrastrukturen/Ausrüstung für die Informationsgewinnung (Straßenverkehrs-KPI) 11
3.1.2. Erkennung von Vorfällen (Straßenverkehrs-KPI) 11
3.1.3. Verkehrsmanagement- und Verkehrsüberwachungsmaßnahmen (Straßenverkehrs-KPI) 11
3.1.4. C-ITS-Dienste und -Anwendungen (Straßenverkehrs-KPI) 12
3.1.5. Echtzeit-Verkehrsinformationen (Straßenverkehrs-KPI) 12
3.1.6. Dynamische Reiseinformationen (multimodaler KPI) 12
3.1.7. Frachtinformationen (wenn möglich, multimodaler KPI, ansonsten Straßenverkehrs-KPI) 12
3.2. Leistungsindikatoren 12
3.2.1. Änderung der Reisezeit (Straßenverkehrs-KPI) 12
3.2.2. Änderung der Zahl der Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder Verletzten (Straßenverkehrs-KPI) 13
3.2.3. Änderung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen (Straßenverkehrs-KPI) 13
3.3. Finanzielle KPI 13

1. **EINFÜHRUNG**

1.1. **Allgemeiner Überblick über die nationalen Tätigkeiten und Projekte**

Einschließlich nationaler Rechtsvorschriften und/oder Strategien für intelligente Verkehrssysteme (IVS)

1.2. **Allgemeine Fortschritte seit [Jahr des letzten Berichts]**

Zusammenfassung der seit dem letzten Bericht erzielten Fortschritte:

1.3. **Kontaktdaten**

2. **WICHTIGSTE PROJEKTE, TÄTIGKEITEN UND INITIATIVEN**

2.1. **Vorrangiger Bereich I: IVS-Dienste in den Bereichen Information und Mobilität**

2.1.1. *Beschreibung der wichtigsten nationalen Tätigkeiten und Projekte*

Beschreibung der einschlägigen Initiativen einschließlich ihrer Ziele, des Zeitplans, der Etappenziele, der Ressourcen, des/der federführenden Interessenträger(s) und des aktuellen Stands:

2.1.2. *Fortschritte seit [Jahr des letzten Berichts]*

Beschreibung der Fortschritte in diesem Bereich seit [Jahr des letzten Berichts]:

2.1.3. *Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 über die Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste (vorrangige Maßnahme a)*

Fortschritte hinsichtlich der Zugänglichkeit, des Austauschs und der Weiterverwendung der im Anhang aufgeführten Arten von Reise- und Verkehrsdaten:

Geografischer Anwendungsbereich der im Anhang aufgeführten und über den nationalen Zugangspunkt zugänglichen Daten sowie deren Qualität, einschließlich der zur Ermittlung dieser Qualität herangezogenen Kriterien sowie der zur Qualitätsüberwachung eingesetzten Mittel:

Verknüpfung von Reiseinformationsdiensten:

Ergebnisse der Einhaltungsprüfung gemäß Artikel 9:

Soweit relevant, eine Beschreibung der Änderungen des nationalen bzw. gemeinsamen Zugangspunkts:

Zusätzliche Informationen (z. B.: Wurden Mobilitäts-DCAT-AP oder andere Metadatenkataloge implementiert?):

2.1.4. *Berichterstattungspflicht gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2022/670 über die Bereitstellung EU-weiter Echtzeit-Verkehrsinformationsdienste (vorrangige Maßnahme b)*

Fortschritte hinsichtlich der Zugänglichkeit, des Austauschs und der Weiterverwendung der im Anhang aufgeführten Arten von Daten:

Geografischer Anwendungsbereich der über den nationalen Zugangspunkt zugänglichen Daten, Änderungen im Fernstraßennetz und in den in Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten enthaltenen Daten sowie deren Qualität, einschließlich der zur Ermittlung dieser Qualität herangezogenen Kriterien sowie der zur Qualitätsüberwachung eingesetzten Mittel:

Ergebnisse der Einhaltungsprüfung nach Artikel 12 im Hinblick auf die Anforderungen der in den Artikeln 3 bis 11 festgelegten Anforderungen:

Soweit relevant, eine Beschreibung der Änderungen des nationalen bzw. gemeinsamen Zugangspunkts:

Zusätzliche Informationen (z. B.: Welche Arten von Daten werden bereitgestellt? Wurden Mobilitäts-DCAT-AP oder andere Metadatenkataloge implementiert? Werden die Qualitätsanforderungen überprüft?):

2.2. **Vorrangiger Bereich II: IVS-Dienste in den Bereichen Reise-, Transport- und Verkehrsmanagement**

2.2.1. *Beschreibung der wichtigsten nationalen Tätigkeiten und Projekte*

Beschreibung der einschlägigen Initiativen einschließlich ihrer Ziele, des Zeitplans, der Etappenziele, der Ressourcen, des/der federführenden Interessenträger(s) und des aktuellen Stands:

2.2.2. *Fortschritte seit [Jahr des letzten Berichts]*

Beschreibung der Fortschritte in diesem Bereich seit [Jahr des letzten Berichts]:

2.3. **Vorrangiger Bereich III: IVS-Dienste für die Straßenverkehrssicherheit**

2.3.1. *Beschreibung der wichtigsten nationalen Tätigkeiten und Projekte*

Beschreibung der einschlägigen Initiativen einschließlich ihrer Ziele, des Zeitplans, der Etappenziele, der Ressourcen, des/der federführenden Interessenträger(s) und des aktuellen Stands:

2.3.2. *Fortschritte seit [Jahr des letzten Berichts]*

Beschreibung der Fortschritte in diesem Bereich seit [Jahr des letzten Berichts]:

2.3.3. *eCall-Notruf 112 (vorrangige Maßnahme d — Delegierte Verordnung (EU) Nr. 305/2013)*

Informationen über etwaige Änderungen bezüglich der nationalen Infrastruktur der eCall-Notrufabfragestellen und der für die Bewertung der Konformität des Betriebs der eCall-Notrufabfragestellen zuständigen Behörden:

Zusätzliche Informationen:

2.3.4. *Berichterstattungspflicht gemäß der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013 über Daten und Verfahren für die möglichst unentgeltliche Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen für die Nutzer (vorrangige Maßnahme c)*

Fortschritte bei der Umsetzung des Informationsdienstes, einschließlich der Kriterien für die Festlegung des Qualitätsniveaus und der Mittel zur Qualitätsüberwachung:

Ergebnisse der Bewertung zur Einhaltung der Anforderungen der Artikel 3 bis 8 der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 886/2013:

Soweit relevant, eine Beschreibung der Änderungen des Nationalen Zugangspunkts:

Zusätzliche Informationen: (z. B. Quellen von Daten, die für die Bereitstellung sicherheitsrelevanter Verkehrsinformationen verwendet werden):

2.3.5. *Berichterstattungspflicht gemäß der Delegierten Verordnung (EU) Nr. 885/2013 über die Bereitstellung von Informationsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge (vorrangige Maßnahme e)*

Anzahl der in ihrem Hoheitsgebiet vorhandenen Parkplätze und Stellplätze:

Prozentanteil der von dem Informationsdienst erfassten Parkplätze:

Prozentanteil der Parkplätze mit dynamischer Anzeige freier Stellplätze sowie die Prioritätszonen:

Zusätzliche Informationen: (z. B.: Wurde ein nationaler Zugangspunkt eingerichtet, um Lkw-Parkdaten bereitzustellen? Umfasst dies dynamische Daten? Woher stammen die Daten (öffentlich/privat)? Werden die Daten auf dem von der GD MOVE betriebenen europäischen Zugangspunkt für Lkw-Parkplätze veröffentlicht? Falls nein, gibt es Absichten. dies in der Zukunft zu tun?)

2.4. **Vorrangiger Bereich IV: IVS-Dienste für kooperative, vernetzte und automatisierte Mobilität**

2.4.1. *Beschreibung der wichtigsten nationalen Tätigkeiten und Projekte*

Beschreibung der einschlägigen Initiativen einschließlich ihrer Ziele, des Zeitplans, der Etappenziele, der Ressourcen, des/der federführenden Interessenträger(s) und des aktuellen Stands: insbesondere Bereitstellung von Informationen über die C-ITS-Einführungsinitiativen und deren technische Spezifikationen.

2.4.2. *Fortschritte seit [Jahr des letzten Berichts]*

Beschreibung der Fortschritte in diesem Bereich seit [Jahr des letzten Berichts]:

2.5. **Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der in Anhang III der Richtlinie 2010/40/EU aufgeführten Datenarten über nationale Zugangspunkte**

Grundsätze für die Berechnung:

** Für statische Informationen: basierend auf der Länge, geteilt durch die Gesamtlänge in Kilometern. Die Gesamtlänge ist die Länge des Netzes, für das die zugrunde liegenden Informationen vorliegen, z. B. gelten Geschwindigkeitsbegrenzungen (fast) überall, die Zufahrtsbedingungen für Tunnel gelten jedoch nur für (die Länge der) Tunnelabschnitte.*

*** Für dynamische/vorübergehende Informationen: Die Verfügbarkeit von Daten bezieht sich auf die Fähigkeit, die Daten für einen bestimmten Prozentsatz des Netzes in einem maschinenlesbaren Format zur Verfügung zu stellen und zugänglich zu machen, wann immer die zugrunde liegenden Informationen vorliegen/erscheinen; basierend auf der Länge des Netzes mit dieser Fähigkeit, geteilt durch die Gesamtlänge in Kilometern.*

2.5.1. *Daten im Zusammenhang mit der Bereitstellung EU-weiter Straßenverkehrsinformations- und -navigationsdienste*

Datenart	Geografische Abdeckung	% des geografischen Anwendungsbereichs, für den die Datenart verfügbar ist		Anmerkungen
1. *Daten im Zusammenhang mit der Bereitstellung EU-weiter Straßenverkehrsinformations- und -navigationsdienste:*				
1.1 Kategorie: Gegebenenfalls statische und dynamische Straßenverkehrsvorschriften in Bezug auf:				
1.1.1 Unterkategorie: — Zufahrtsbedingungen für Tunnel — Zufahrtsbedingungen für Brücken — Geschwindigkeitsbegrenzungen — Überholverbote für Lastkraftwagen — Beschränkungen von Gewicht und Abmessungen (Länge/Breite/Höhe)	Das transeuropäische Kernstraßennetz	Zufahrtsbedingungen für Tunnel*	% *[Anmerkung: Falls relevanter, besteht die Möglichkeit, die Anzahl und den Prozentanteil der Tunnel anzugeben.]*	
		Zufahrtsbedingungen für Brücken*	% *[Anmerkung: Falls relevanter, besteht die Möglichkeit, die Anzahl und den Prozentanteil der Brücken anzugeben.]*	
		Geschwindigkeitsbegrenzungen*	%	
		Überholverbote für Lastkraftwagen*	%	
		Beschränkungen von Gewicht und Abmessungen (Länge/Breite/Höhe)*	%	
	Das transeuropäische Gesamtstraßennetz, andere Autobahnen und Abschnitte von Fernstraßen mit einem durchschnittlichen Gesamttagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 8 500 Fahrzeugen, sowie alle Straßen in den Städten im Zentrum jedes städtischen Knotens (ggf. begrenzt auf > 7 000 Fahrzeuge/Tag)	Zufahrtsbedingungen für Tunnel*	%	
		Zufahrtsbedingungen für Brücken*	%	
		Geschwindigkeitsbegrenzungen*	%	
		Überholverbote für Lastkraftwagen*	%	
		Beschränkungen von Gewicht und Abmessungen (Länge/Breite/Höhe)*	%	

Unterkategorie: — Einbahnstraßen	*Straßeninfrastruktur in den Städten im Zentrum jedes städtischen Knotens*	Einbahnstraßen*	*%* *[Anmerkung: Es besteht die Möglichkeit, zusätzlich die Anzahl und den Prozentanteil der Städte anzugeben, die solche Daten liefern können.]*	
Unterkategorie: — Lieferverkehrsbestimmungen	*Straßeninfrastruktur in den Städten im Zentrum jedes städtischen Knotens*	Lieferverkehrsbestimmungen*	*%* *[Anmerkung: Es besteht die Möglichkeit, zusätzlich die Anzahl und den Prozentanteil der Städte anzugeben, die solche Daten liefern können.]*	
Unterkategorie: — Fahrtrichtung auf Fahrbahnen für beide Richtungen	*Das transeuropäische Kern- und Gesamtstraßennetz, andere Autobahnen und Abschnitte von Fernstraßen mit einem durchschnittlichen Gesamttagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 8 500 Fahrzeugen, sowie alle Straßen in den Städten im Zentrum jedes städtischen Knotens (ggf. begrenzt auf > 7 000 Fahrzeuge/Tag)*	Fahrtrichtung auf Fahrbahnen für beide Richtungen*	*%*	
Unterkategorie: — Verkehrspläne	*Das transeuropäische Kern- und Gesamtstraßennetz, andere Autobahnen und Abschnitte von Fernstraßen mit einem durchschnittlichen Gesamttagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 8 500 Fahrzeugen, sowie alle Straßen in den Städten im Zentrum jedes städtischen Knotens (ggf. begrenzt auf > 7 000 Fahrzeuge/Tag)*	Verkehrspläne*	*%* *[Anmerkung: Falls die Länge des Netzes nicht berechnet werden kann, besteht die Möglichkeit, die Anzahl und den Prozentanteil der Verkehrspläne vorzulegen.]*	
Unterkategorie: — dauerhafte Zufahrtsbeschränkungen	*Das transeuropäische Kern- und Gesamtstraßennetz, andere Autobahnen und Abschnitte von Fernstraßen mit einem durchschnittlichen Gesamttagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 8 500 Fahrzeugen, sowie alle Straßen in den Städten im Zentrum jedes städtischen Knotens (ggf. begrenzt auf > 7 000 Fahrzeuge/Tag)*	dauerhafte Zufahrtsbeschränkungen*	*%*	
Unterkategorie: — Grenzen von Beschränkungen, Verboten oder Verpflichtungen mit Geltung in bestimmten Zonen, derzeitiger Zufahrtsstatus und Bedingungen für den Verkehr in regulierten Verkehrszonen	*Das transeuropäische Kern- und Gesamtstraßennetz, andere Autobahnen und Abschnitte von Fernstraßen mit einem durchschnittlichen Gesamttagesverkehrsaufkommen im Jahr von mehr als 8 500 Fahrzeugen, sowie alle Straßen in den Städten im Zentrum jedes städtischen Knotens (ggf. begrenzt auf > 7 000 Fahrzeuge/Tag)*	Grenzen von Beschränkungen, Verboten oder Verpflichtungen mit Geltung in bestimmten Zonen, derzeitiger Zufahrtsstatus und Bedingungen für den Verkehr in regulierten Verkehrszonen*	*%* *[Anmerkung: Falls die Länge des Netzes nicht berechnet werden kann, besteht die Möglichkeit, die Anzahl und den Prozentanteil der Grenzen von Beschränkungen, Verboten usw. vorzulegen.]*	

1.2 Arten von Daten zum Zustand des Netzes:				
Unterkategorie: — Straßensperrungen — Fahrstreifensperrungen — Straßenbaustellen	*Das transeuropäische Kernstraßennetz*	Straßensperrungen**	%	
		Fahrstreifensperrungen**	%	
		Straßenbaustellen**	%	
	Das transeuropäische Gesamtstraßennetz	Straßensperrungen**	%	
		Fahrstreifensperrungen**	%	
		Straßenbaustellen**	%	
Unterkategorie: — befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen	*Das transeuropäische Kern- und Gesamtstraßennetz*	befristete Verkehrsmanagementmaßnahmen**	%	

2.5.2. *Daten zu Informations- und Reservierungsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge*

Datenart	Geografische Abdeckung	% der Parkplätze, für die Daten vorliegen		Anmerkungen
2. Daten zu Informations- und Reservierungsdiensten für sichere Parkplätze für Lastkraftwagen und andere gewerbliche Fahrzeuge:				
Kategorie: statische Daten *Unterkategorie:* — statische Daten zu den Parkplätzen — Informationen über Sicherheit und Ausrüstung des Parkplatzes	*Das transeuropäische Kernstraßennetz*	statische Daten zu den Parkplätzen	%	
		Informationen über Sicherheit und Ausrüstung des Parkplatzes	%	
	Das transeuropäische Gesamtstraßennetz	statische Daten zu den Parkplätzen	%	
		Informationen über Sicherheit und Ausrüstung des Parkplatzes	%	
Kategorie: dynamische Daten *Unterkategorie:* — dynamische Daten zur Verfügbarkeit von Stellplätzen, einschließlich der Angabe, ob ein Parkplatz belegt oder geschlossen ist oder wie viele freie Plätze verfügbar sind.	*Das transeuropäische Kern- und Gesamtstraßennetz*	dynamische Daten zur Verfügbarkeit von Stellplätzen, einschließlich der Angabe, ob ein Parkplatz belegt oder geschlossen ist oder wie viele freie Plätze verfügbar sind.	%	

2.5.3. *Daten zu festgestellten, für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Ereignissen oder Bedingungen in Bezug auf das Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen*

Datenart	Geografische Abdeckung	% des geografischen Anwendungsbereichs, für den die Datenart verfügbar ist		Anmerkungen
3. *Daten zu festgestellten, für die Straßenverkehrssicherheit relevanten Ereignissen oder Bedingungen in Bezug auf das Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen:*				
Kategorie: dynamische Daten *Unterkategorie:* — vorübergehend rutschige Fahrbahn — Tiere, Personen, Hindernisse, Gegenstände auf der Fahrbahn — ungesicherte Unfallstelle — Kurzzeitbaustelle — Falschfahrer — nicht ausgeschilderte Straßenblockierung	*Das transeuropäische Kern- und Gesamtstraßennetz und andere, nicht zu diesem Netz gehörende Autobahnen*	vorübergehend rutschige Fahrbahn**	%	
		Tiere, Personen, Hindernisse, Gegenstände auf der Fahrbahn**	%	
		ungesicherte Unfallstelle**	%	
		Kurzzeitbaustelle**	%	
		Falschfahrer**	%	
		nicht ausgeschilderte Straßenblockierung**	%	
Unterkategorie: — eingeschränkte Sicht — außergewöhnliche Witterungsbedingungen	*Das transeuropäische Kern- und Gesamtstraßennetz und andere, nicht zu diesem Netz gehörende Autobahnen*	eingeschränkte Sicht**	%	
		außergewöhnliche Witterungsbedingungen**	%	

2.5.4. *Statische multimodale Verkehrsdaten für EU-weite multimodale Reiseinformationsdienste*

**** Soweit möglich, geben Sie bitte Zahlen für jede im Anhang der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 genannte Art des Linienverkehrs an (z. B. Luftverkehr, Eisenbahnverkehr einschließlich Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, konventioneller Bahnverkehr, Stadtbahnverkehr, Schwebebahn, Fernbus, Seeverkehr einschließlich Fährverkehr, Binnenschifffahrt, Untergrundbahn, Straßenbahn, Bus, Oberleitungsbus).*

Datenart	Geografische Abdeckung	% der Knoten, für die Daten für den Linienverkehr verfügbar sind		Anmerkungen
4. *Statische multimodale Verkehrsdaten für EU-weite multimodale Reiseinformationsdienste:*				
Kategorie Standort der identifizierten Zugangsknoten für alle Linienverkehre, einschließlich Angaben zur Zugänglichkeit von Zugangsknoten und Wegen innerhalb von Verkehrsknotenpunkten (vorhandene Aufzüge, Rolltreppen usw.)	*Städtische Knoten im Sinne von Artikel 3 Buchstabe p der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013, die in der genannten Verordnung angeführt sind, einschließlich von den Städten verwalteter Knoten*	Standort der identifizierten Zugangsknoten für alle Linienverkehre, einschließlich Angaben zur Zugänglichkeit von Zugangsknoten und Wegen innerhalb von Verkehrsknotenpunkten (vorhandene Aufzüge, Rolltreppen usw.)***	%	
	Das gesamte Verkehrsnetz der Union	Standort der identifizierten Zugangsknoten für alle Linienverkehre, einschließlich Angaben zur Zugänglichkeit von Zugangsknoten und Wegen innerhalb von Verkehrsknotenpunkten (vorhandene Aufzüge, Rolltreppen usw.)***	%	

2.6. **Verfügbarkeit der in Anhang IV der Richtlinie 2010/40/EU aufgeführten Dienste**

2.6.1. *Mindestniveau allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationsdienste*

Dienst	**Geografische Abdeckung**	**Anteil des geografischen Anwendungsbereichs in %**
Dienst zur Bereitstellung eines Mindestniveaus allgemeiner für die Straßenverkehrssicherheit relevanter Verkehrsinformationen	Das transeuropäische *Kern- und Gesamtstraßennetz*	%

2.7. **Sonstige Initiativen/Schwerpunkte**

2.7.1. *Beschreibung sonstiger nationaler Initiativen/Schwerpunkte und Projekte, die nicht unter die vorrangigen Bereiche 1 bis 4 fallen:*

Beschreibung der einschlägigen Initiativen einschließlich ihrer Ziele, des Zeitplans, der Etappenziele, der Ressourcen, des/der federführenden Interessenträger(s) und des aktuellen Stands:

2.7.2. *Fortschritte seit [Jahr des letzten Berichts]*

Beschreibung der Fortschritte in diesem Bereich seit [Jahr des letzten Berichts]:

3. **WESENTLICHE LEISTUNGSINDIKATOREN (KPI)**

Die KPI werden getrennt nach Art des Straßennetzes/Verkehrsnetzes und Knoten gemeldet (soweit angemessen).

3.1. **Einführungs-KPI**

3.1.1. *Infrastrukturen/Ausrüstung für die Informationsgewinnung (Straßenverkehrs-KPI)*

Die Zahlen sind nach Art des Netzes aufzuschlüsseln.

Die Zahlen sind nach Art des Dienstes aufzuschlüsseln und gegebenenfalls muss zwischen ortsfester und mobiler Ausrüstung unterschieden werden

KPI sind nach Art des Netzes zu berechnen.

— mit Infrastrukturen für die Informationsgewinnung ausgestattete Länge der Art des Straßennetzes/der Straßenabschnitte (in km) und Gesamtlänge derselben Art des Straßennetzes (in km):

— KPI = (mit Infrastrukturen für die Informationsgewinnung ausgestattete Kilometer der Art des Straßennetzes / Gesamtkilometer derselben Art des Straßennetzes) × 100

3.1.2. *Erkennung von Vorfällen (Straßenverkehrs-KPI)*

Die Zahlen sind nach Art des Netzes aufzuschlüsseln.

KPI sind nach Art des Netzes zu berechnen.

— mit IVS zur Erkennung von Vorfällen ausgestattete Länge der Art des Straßennetzes/der Straßenabschnitte (in km) und Gesamtlänge derselben Art des Straßennetzes (in km):

— KPI = (mit IVS zur Erkennung von Vorfällen ausgestattete Kilometer der Art des Straßennetzes / Gesamtkilometer derselben Art des Straßennetzes) × 100

3.1.3. *Verkehrsmanagement- und Verkehrsüberwachungsmaßnahmen (Straßenverkehrs-KPI)*

Die Zahlen sind nach Art des Netzes aufzuschlüsseln.

KPI sind nach Art des Netzes zu berechnen.

— von Verkehrsmanagement- und Verkehrsüberwachungsmaßnahmen erfasste Länge der Art des Straßennetzes/der Straßenabschnitte (in km) und Gesamtlänge derselben Art des Straßennetzes (in km):

— KPI = (von Verkehrsmanagement- und Verkehrsüberwachungsmaßnahmen erfasste Kilometer der Art des Straßennetzes / Gesamtkilometer derselben Art des Straßennetzes) × 100

3.1.4. *C-ITS-Dienste und -Anwendungen (Straßenverkehrs-KPI)*

Die Zahlen sind nach Art des Netzes aufzuschlüsseln.

KPI sind nach Art des Netzes zu berechnen.

— von C-ITS-Diensten oder -Anwendungen abgedeckte Länge der Art des Straßennetzes/der Straßenabschnitte (in km) und Gesamtlänge derselben Art des Straßennetzes (in km):

— KPI = (von C-ITS-Diensten oder -Anwendungen abgedeckte Kilometer der Art des Straßennetzes / Gesamtkilometer derselben Art des Straßennetzes) × 100

3.1.5. *Echtzeit-Verkehrsinformationen (Straßenverkehrs-KPI)*

Die Zahlen sind nach Art des Netzes aufzuschlüsseln.

KPI sind nach Art des Netzes zu berechnen.

— von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten erfasste Länge der Art des Straßennetzes/der Straßenabschnitte (in km) und Gesamtlänge derselben Art des Straßennetzes (in km):

— KPI = (von Echtzeit-Verkehrsinformationsdiensten erfasste Kilometer der Art des Straßennetzes / Gesamtkilometer derselben Art des Straßennetzes) × 100

3.1.6. *Dynamische Reiseinformationen (multimodaler KPI)*

Die Zahlen sind nach Art des Netzes / Knotens aufzuschlüsseln.

KPI sind nach Art des Netzes / Knotens (soweit relevant) zu berechnen; soweit relevant, geben Sie bitte den Anteil der Dienste an, die für Fahrgäste zugänglich sind, deren Mobilität, Orientierungssinn und/oder Kommunikationsvermögen eingeschränkt ist.

— von dynamischen Reiseinformationsdiensten abgedeckte Länge der Art des Verkehrsnetzes (in km) und Gesamtlänge derselben Art des Verkehrsnetzes (in km):

— von dynamischen Reiseinformationsdiensten abgedeckte Anzahl der Verkehrsknoten (z. B. Schienen- oder Busbahnhöfe) und Gesamtzahl derselben Verkehrsknoten:

— KPI = (von dynamischen Reiseinformationsdiensten abgedeckte Kilometer der Art des Verkehrsnetzes / Gesamtkilometer derselben Art des Verkehrsnetzes) × 100

— KPI = (Zahl der von dynamischen Reiseinformationsdiensten abgedeckten Verkehrsknoten / Gesamtzahl derselben Verkehrsknoten) x 100

3.1.7. *Frachtinformationen (wenn möglich, multimodaler KPI, ansonsten Straßenverkehrs-KPI)*

Die Zahlen sind nach Art des Netzes / Knotens aufzuschlüsseln.

KPI sind nach Art des Netzes / Knoten (soweit relevant) zu berechnen; soweit relevant, geben Sie bitte den Anteil der Dienste an, die für Fahrgäste zugänglich sind, deren Mobilität, Orientierungssinn und/oder Kommunikationsvermögen eingeschränkt ist.

— von Frachtinformationsdiensten abgedeckte Länge der Art des Straßennetzes/der Straßenabschnitte (in km) und Gesamtlänge derselben Art des Straßennetzes (in km):

— von Frachtinformationsdiensten abgedeckte Zahl der Frachtknoten (z. B. Häfen, Logistikplattformen) und Gesamtzahl derselben Frachtknoten:

— KPI = (von Frachtinformationsdiensten abgedeckte Kilometer der Art des Straßennetzes / Gesamtkilometer derselben Art des Straßennetzes) × 100

— KPI = (von Frachtinformationsdiensten abgedeckte Zahl der Frachtknoten / Gesamtzahl derselben Frachtknoten) x 100

3.2. **Leistungsindikatoren**

3.2.1. *Änderung der Reisezeit (Straßenverkehrs-KPI)*

Anzugeben sind auch die Fahrzeugkilometer für die betreffende Strecke/das betrachtete Gebiet.

KPI = (Reisezeit vor der IVS-Einführung oder -Verbesserung — Reisezeit nach der IVS-Einführung oder -Verbesserung)/ Reisezeit vor der IVS-Einführung oder -Verbesserung) x 100

3.2.2. *Änderung der Zahl der Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder Verletzten (Straßenverkehrs-KPI)*

Wenn möglich, kann zwischen Unfällen mit Todesfolge, Schwer- und Leichtverletzten unterschieden werden.

Anzugeben sind auch die Fahrzeugkilometer für die betreffende Strecke/das betrachtete Gebiet.

— Zahl der Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder Verletzten vor der IVS-Einführung oder -Verbesserung:

— Zahl der Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder Verletzten nach der IVS-Einführung oder -Verbesserung:

3.2.3. *Änderung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen (Straßenverkehrs-KPI)*

Bitte geben Sie die Strecken/Gebiete an, auf/in denen IVS eingeführt oder verbessert wurden. Die Länge bzw. das Gebiet, für die/das die Veränderung der CO_2-Emissionen berechnet wird, müssen eine repräsentative Länge bzw. Größe aufweisen.

KPI = ((verkehrsbedingte CO_2-Emissionen vor der IVS-Einführung oder -Verbesserung — verkehrsbedingte CO_2-Emissionen nach Einführung oder Verbesserung) / verkehrsbedingte CO_2-Emissionen vor der IVS-Einführung oder -Verbesserung) x 100

3.3. **Finanzielle KPI**

IVS für alle Arten von Systemen und Diensten.

Jährliche öffentliche* Investitionen in IVS im Straßenverkehr (in % der gesamten Verkehrsinfrastrukturinvestitionen):

Jährliche öffentliche* Kosten für den Betrieb und die Instandhaltung von IVS im Straßenverkehr (in Euro je Kilometer des abgedeckten Netzes):

* *öffentliche Verwaltungen oder Unternehmen in öffentlichem Eigentum*

Bitte geben Sie nach Möglichkeit dieselben Zahlen auch für private Investitionen und Kosten an.

ANHANG II

Wesentliche Leistungsindikatoren (KPI)

	KPI-Bezeichnung	Geografischer Anwendungsbereich	Zeitrahmen
Einführungs-KPI	Infrastrukturen/ Ausrüstung für die Informationsgewinnung (Straßenverkehrs-KPI)	Kernnetz, erweitertes Netz und Gesamtnetz des TEN-V (ohne städtische Knoten) + Autobahnen	Verpflichtend ab 2025
		Städtische Knoten des TEN-V + Fernstraßen	Verpflichtend ab 2028 (davor auf freiwilliger Basis)
		Gesamtes Straßennetz	Zusätzlicher KPI, der auf freiwilliger Basis bereitgestellt werden kann
	Erkennung von Vorfällen (Straßenverkehrs-KPI)	Kernnetz, erweitertes Netz und Gesamtnetz des TEN-V (ohne städtische Knoten) + Autobahnen	Verpflichtend ab 2025
		Städtische Knoten des TEN-V + Fernstraßen	Verpflichtend ab 2028 (davor auf freiwilliger Basis)
		Gesamtes Straßennetz	Zusätzlicher KPI, der auf freiwilliger Basis bereitgestellt werden kann
	Verkehrsmanagement- und Verkehrsüberwachungs-maßnahmen (Straßenverkehrs-KPI)	Kernnetz, erweitertes Netz und Gesamtnetz des TEN-V (ohne städtische Knoten) + Autobahnen	Verpflichtend ab 2025
		Städtische Knoten des TEN-V + Fernstraßen	Verpflichtend ab 2028 (davor auf freiwilliger Basis)
		Gesamtes Straßennetz	Zusätzlicher KPI, der auf freiwilliger Basis bereitgestellt werden kann
	C-ITS-Dienste und -Anwendungen (Straßenverkehrs-KPI)	Kernnetz, erweitertes Netz und Gesamtnetz des TEN-V (ohne städtische Knoten) + Autobahnen	Verpflichtend ab 2025
		Städtische Knoten des TEN-V + Fernstraßen	Verpflichtend ab 2028 (davor auf freiwilliger Basis)
		Gesamtes Straßennetz	Zusätzlicher KPI, der auf freiwilliger Basis bereitgestellt werden kann
	Echtzeit-Verkehrsinforma-tionen (Straßenverkehrs-KPI)	Kernnetz, erweitertes Netz und Gesamtnetz des TEN-V (ohne städtische Knoten) + Autobahnen	Verpflichtend ab 2025
		Städtische Knoten des TEN-V + Fernstraßen	Verpflichtend ab 2028 (davor auf freiwilliger Basis)
		Gesamtes Straßennetz	Zusätzlicher KPI, der auf freiwilliger Basis bereitgestellt werden kann
	Dynamische Reiseinformationen (multimodaler KPI)	Kernnetz, erweitertes Netz und Gesamtnetz des TEN-V (ohne städtische Knoten) + Autobahnen	Verpflichtend ab 2025
		Städtische Knoten des TEN-V + Verkehrsknotenpunkte + Fernstraßen	Verpflichtend ab 2028 (davor auf freiwilliger Basis)
		Gesamtes Verkehrsnetz	Zusätzlicher KPI, der auf freiwilliger Basis bereitgestellt werden kann

	Frachtinformationen (wenn möglich multimodaler KPI, ansonsten Straßenverkehrs-KPI)	Kernnetz, erweitertes Netz und Gesamtnetz des TEN-V (ohne städtische Knoten) + Autobahnen	Verpflichtend ab 2025
		Städtische Knoten des TEN-V + Verkehrsknotenpunkte + Fernstraßen	Verpflichtend ab 2028 (davor auf freiwilliger Basis)
		Gesamtes Verkehrsnetz	Zusätzlicher KPI, der auf freiwilliger Basis bereitgestellt werden kann
Nutzen-KPI	Änderung der Reisezeit (Straßenverkehrs-KPI)	Kernnetz, erweitertes Netz und Gesamtnetz des TEN-V + Autobahnen	Verpflichtend ab 2028 (davor auf freiwilliger Basis)
	Änderung der Zahl der Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder Verletzten (Straßenverkehrs-KPI)	Kernnetz, erweitertes Netz und Gesamtnetz des TEN-V + Autobahnen	Verpflichtend ab 2028 (davor auf freiwilliger Basis)
	Änderung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen (Straßenverkehrs-KPI)	Kernnetz, erweitertes Netz und Gesamtnetz des TEN-V + Autobahnen	Verpflichtend ab 2028 (davor auf freiwilliger Basis)
Finanzielle KPI	Jährliche öffentliche Investitionen in IVS im Straßenverkehr *(+ private Investitionen, wenn möglich)*	Kernnetz, erweitertes Netz und Gesamtnetz des TEN-V (ohne städtische Knoten) + Autobahnen	Verpflichtend ab 2025
		Städtische Knoten des TEN-V + Fernstraßen	Verpflichtend ab 2028 (davor auf freiwilliger Basis)
		Gesamtes Straßennetz	Zusätzlicher KPI, der auf freiwilliger Basis bereitgestellt werden kann
	Jährliche öffentliche Investitionen in IVS im Straßenverkehr *(+ private Investitionen, wenn möglich)*	Kernnetz, erweitertes Netz und Gesamtnetz des TEN-V (ohne städtische Knoten) + Autobahnen	Verpflichtend ab 2025
		Städtische Knoten des TEN-V + Fernstraßen	Verpflichtend ab 2028 (davor auf freiwilliger Basis)
		Gesamtes Straßennetz	Zusätzlicher KPI, der auf freiwilliger Basis bereitgestellt werden kann