Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2026/1554

10.7.2026

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2026/1554 DER KOMMISSION

vom 9. Juli 2026

zur Festlegung von Vorschriften für die Anwendung der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Erhebung von Daten zur städtischen Mobilität für jeden städtischen Knoten in den Bereichen Nachhaltigkeit, Sicherheit und Zugänglichkeit und deren Übermittlung an die Kommission

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ([1]), insbesondere auf Artikel 41 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß Artikel 57 der Verordnung (EU) 2024/1679 nutzen die Mitgliedstaaten das interaktive geographische und technische Informationssystem für das Transeuropäische Verkehrsnetz (TENtec), um über die Durchführung der Verordnung Bericht zu erstatten. Daher sollte TENtec auch zur Übermittlung der Daten zur städtischen Mobilität für jeden städtischen Knoten in den Bereichen Nachhaltigkeit, Sicherheit und Zugänglichkeit an die Kommission verwendet werden.

(2) Der Mitgliedstaat sollte die erforderlichen Maßnahmen ergreifen, um sicherzustellen, dass am Ende jedes Berichtsjahres die neuesten und aktuellsten Daten zur städtischen Mobilität in guter Qualität zur Verfügung stehen.

(3) Die Häufigkeit der Datenübermittlung und der Beginn der Berichterstattungspflicht sollten den in der Verordnung (EU) 2024/1679 festgelegten Grenzen entsprechen. Um unnötigen Verwaltungsaufwand für die Mitgliedstaaten zu vermeiden, sollte im Rahmen dieser Grenzen ein gewisses Maß an Flexibilität möglich sein.

(4) Zur Zusammenstellung der Daten sollte die geografische Abdeckung der zu erhebenden Daten festgelegt werden. Für die Zwecke dieser Verordnung sollten die Mitgliedstaaten die geografische Abdeckung auf Grundlage der lokalen Verwaltungseinheiten (LAU) gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) festlegen und der Kommission die LAU-Codes mitteilen, die zur Datenerhebung für jeden ihrer städtischen Knoten zu verwenden sind. Zur Erleichterung der Durchführung werden die LAU gewählt, da sie in allen Mitgliedstaaten existieren, und sie werden in Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 genannt. Um eine reibungslose Übermittlung der Daten via TENtec zu gewährleisten, sollte der Mitgliedstaat der Kommission bis zum 31. Dezember 2026 oder bis zum 31. Dezember des den folgenden Berichtsjahren vorausgehenden Jahres die zu verwendenden LAU-Codes mitteilen.

(5) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) konsultiert und hat am 24. November 2025 eine Stellungnahme ([4]) abgegeben.

(6) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des nach Artikel 61 der Verordnung (EU) 2024/1679 eingesetzten Ausschusses —

([1]) ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj.

([2]) Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Schaffung einer gemeinsamen Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik (NUTS) (ABl. L 154 vom 21.6.2003, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2003/1059/oj).

([3]) Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([4]) Stellungnahme C2025-1033 des Europäischen Datenschutzbeauftragten.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

In dieser Verordnung werden die Indikatoren für die Erhebung von Daten zur städtischen Mobilität, die Methoden für die Erhebung und Übermittlung dieser Daten an die Kommission sowie die Frist für ihre Übermittlung festgelegt.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „üblicher Aufenthaltsort“: den üblichen Aufenthaltsort im Sinne von Artikel 2 Buchstabe d der Verordnung (EU) Nr. 1260/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]);

2. „Geolokalisierungsdaten“: Informationen, die den geografischen Standort des Datensubjekts ermitteln oder Informationen dazu liefern;

3. „Zugangsknoten“: einen vorab festgelegten Ort, an dem Verkehrsdienstnutzer Linienverkehrsdienste in Anspruch nehmen oder die Inanspruchnahme beenden können;

4. „Verkehrsunfall“: einen Verkehrsunfall, der an die gemäß der Entscheidung 93/704/EG des Rates ([6]) eingerichtete gemeinschaftliche Datenbank über Straßenverkehrsunfälle („CARE-Datenbank“) gemeldet wird;

5. „Schwerverletzter“: eine schwer verletzte Person, die an die CARE-Datenbank gemeldet wird;

6. „tödlich verletzte Person“: eine an die CARE-Datenbank gemeldete tödlich verletzte Person;

7. „Straßenverkehr“: alle Fahrten auf Straßen innerhalb des geografischen Gebiets;

8. „Fahrt“: eine Reise von einem Ausgangs- zu einem Zielort, unabhängig von ihrem Zweck, auch wenn es sich um eine Fahrt handelt, deren Ausgangs- und Zielort derselbe Ort sind;

9. „Bestand“: die Anzahl an Personenkraftwagen, die zu einem bestimmten Zeitpunkt im geografischen Gebiet angemeldet und für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen sind;

10. „zugelassenes Fahrzeug“: ein Fahrzeug, das im geografischen Gebiet angemeldet und zugelassen ist;

11. „Personenkraftwagen“: ein Kraftfahrzeug (ausgenommen Kleinkrafträder und Motorräder), das für die Personenbeförderung vorgesehen ist und bis zu neun Personen (einschließlich Fahrer) Sitzplätze bietet;

12. „Strecke“: einen bestimmten Weg oder eine vorgegebene Route, die im Rahmen einer Dienstleistung des öffentlichen Personenlinienverkehrs bedient und einer bestimmten Verkehrslinie zugewiesen wird und dem bzw. der ein öffentliches Verkehrsmittel folgt, wenn es sich auf der Grundlage eines Fahrplans von einem Zugangsknoten zu einem anderen bewegt, unabhängig davon, ob es an denselben Zugangsknoten mehrmals vorbeikommt und ob eine oder mehrere Linien zwischen denselben Zugangsknoten betrieben werden;

13. „Stoßzeiten“: die Stunden an einem regulären Wochentag (ausgenommen Feiertage), in denen die meisten Personen im städtischen Knoten reisen, davon mindestens eine Stunde am Vormittag und eine Stunde am Abend;

14. „Bahnhof“: eine Eisenbahnanlage, in der Schienenpersonenverkehrsdienste abfahren, halten oder enden können, auf Strecken, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates ([7]) fallen.

([5]) Verordnung (EU) Nr. 1260/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über europäische demografische Statistiken (ABl. L 330 vom 10.12.2013, S. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1260/oj).

([6]) Entscheidung 93/704/EG des Rates vom 30. November 1993 über die Einrichtung einer gemeinschaftlichen Datenbank über Straßenverkehrsunfälle (ABl. L 329 vom 30.12.1993, S. 63, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/1993/704/oj).

([7]) Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Artikel 3

Datenerhebung

Die für die Erhebung von Daten zur städtischen Mobilität gemäß Artikel 41 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer ii der Verordnung (EU) 2024/1679 heranzuziehenden Indikatoren sind im Anhang der vorliegenden Verordnung festgelegt.

Der Mitgliedstaat wendet für jeden Indikator die jeweilige Datenerhebungsmethode gemäß dem Anhang an.

Der Mitgliedstaat stellt sicher, dass die gewählte Datenerhebungsmethode Daten von guter Qualität liefert. Der Mitgliedstaat legt der Kommission die Datenerhebungsmethodik auf Anfrage offen.

Artikel 4

Übermittlung der Daten an die Kommission

(1) Die Mitgliedstaaten nutzen das TENtec-Informations- und Überwachungssystem, um Daten unter Verwendung der von der Kommission bereitzustellenden Vorlage zu übermitteln. Sie übermitteln Daten für jedes geografische Gebiet gemäß dem Verfahren nach Artikel 6.

(2) Je nach Indikator und Verfügbarkeit von Daten kann die Datenübermittlung in einer der beiden folgenden Formen erfolgen:

a) Mitgliedstaaten übermitteln die Daten direkt an die Kommission;

b) in den im Anhang vorgesehenen Fällen extrahiert die Kommission Daten, die der Mitgliedstaat zuvor in einem anderen Berichterstattungskontext zur Verfügung gestellt hat, sofern diese Daten geolokalisiert sind. Mitgliedstaaten können die Kommission ersuchen, diese Daten anschließend zu überarbeiten.

Artikel 5

Fristen für die Datenübermittlung

(1) Bis zum 31. Dezember 2027 und danach bis zum 31. Dezember jedes vierten Jahres übermittelt der Mitgliedstaat Daten für die im Anhang festgelegten Indikatoren im Einklang mit den darin festgelegten Datenerhebungsmethoden. Bei den Daten muss es sich um die neuesten und aktuellsten Daten handeln, die zum Zeitpunkt der Übermittlung verfügbar sind.

(2) Abweichend von Absatz 1 kann der erste Datensatz bis zum 31. Dezember 2028 übermittelt werden, sofern der Mitgliedstaat der Kommission die Absicht, dies zu tun, bis zum 31. Dezember 2027 bekundet. Die Übermittlung von Daten zu der späteren Frist hat keinen zeitlichen Einfluss auf die folgenden Berichtsjahre.

(3) Abweichend von Absatz 1 können die Daten für den Indikator SU.1 „Anzahl der Fahrten im geografischen Gebiet pro Tag, aufgeschlüsselt nach den folgenden fünf Fortbewegungsmöglichkeiten: Zufußgehen, Radfahren, motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und andere“ gemäß dem Anhang alle fünf Jahre eingereicht werden. Mitgliedstaaten, die sich für diese Übermittlungshäufigkeit entscheiden, teilen der Kommission ihren Beschluss bis zum 31. Dezember 2027 mit.

(4) Was die Sicherheitsindikatoren betrifft, für die Daten pro Jahr erforderlich sind, müssen die alle vier Jahre übermittelten Daten die vier dazwischen liegenden Jahre zwischen den Berichtsjahren umfassen. Wenn es nicht möglich ist, den gesamten Zeitraum von vier Jahren abzudecken, sind die Daten für so viele der dazwischen liegenden Jahre wie möglich zu übermitteln und fehlende Daten im nächsten Berichtsjahr bereitzustellen.

(5) Wenn seit der vorherigen Übermittlung keine neuen Daten generiert oder erhoben wurden, übermittelt der Mitgliedstaat erneut die Daten aus der vorangegangenen Übermittlung zusammen mit einem schriftlichen erläuternden Vermerk, der:

a) die Gründe für die erneute Übermittlung derselben Daten aufführt;

b) einen Plan für die zukünftige Übermittlung aktualisierter Daten im nächsten Berichtsjahr enthält.

Artikel 6

Geografische Abdeckung der erhobenen Daten

(1) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis zum 31. Dezember 2026 die Liste der Codes der lokalen Verwaltungseinheiten (LAU) gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003, die der geografischen Abdeckung der Daten entsprechen, die die Mitgliedstaaten für jeden ihrer jeweiligen städtischen Knoten für die Zwecke der vorliegenden Verordnung erhoben haben. Die geografische Abdeckung entspricht den Grenzen der ermittelten LAU. Die geografische Abdeckung eines einzelnen städtischen Knotens kann aus einer oder mehreren LAU bestehen.

(2) Jeder LAU-Code wird eindeutig der geografischen Abdeckung eines einzigen städtischen Knotens zugeordnet, und Daten, die sich auf ein bestimmtes LAU-Gebiet beziehen, werden daher ausschließlich unter dem entsprechenden städtischen Knoten übermittelt und dürfen nicht mehreren städtischen Knoten zugeordnet werden.

(3) Die für jeden städtischen Knoten übermittelten Daten zur städtischen Mobilität müssen das gesamte geografische Gebiet, das durch seine jeweiligen LAU-Codes bestimmt wird, abdecken.

(4) Wenn ein Mitgliedstaat die LAU-Codes ändern möchte, die für die geografische Abdeckung eines städtischen Knotens verwendet werden, die nach dem in diesem Artikel festgelegten Verfahren ermittelt wurde, übermittelt er der Kommission spätestens am 31. Dezember des dem Berichtsjahr vorausgehenden Kalenderjahres, eine Mitteilung mit einer klaren Erläuterung der Gründe für die Änderung.

Artikel 7

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 9. Juli 2026

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

Liste der Indikatoren für städtische Mobilität und Datenerhebungsmethoden

1. **Indikatoren für horizontale Aspekte**

(1) HO.1 Gesamtzahl der Personen, aufgeschlüsselt nach Geschlecht und Altersgruppe, die ihren üblichen Aufenthaltsort im geografischen Gebiet haben [# Personen].

Datenerhebungsmethode: Die Kommission extrahiert die für das geografische Gebiet relevanten Daten gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b aus den von Eurostat veröffentlichten Daten. Wenn keine Geolokalisierungsdaten zur Verfügung stehen, erhebt der Mitgliedstaat die erforderlichen Daten, indem er sie aus der jüngsten Volkszählung extrahiert, und übermittelt sie gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a.

(2) HO. 2 Größe des geografischen Gebiets [# km^2], ermittelt gemäß Artikel 6.

Datenerhebungsmethode: Die Kommission extrahiert die für das geografische Gebiet relevanten Daten gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b aus den von Eurostat veröffentlichten Daten. Wenn keine Geolokalisierungsdaten zur Verfügung stehen, erhebt der Mitgliedstaat die erforderlichen Daten im Einklang mit seinem institutionellen und rechtlichen Rahmen und übermittelt sie gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a.

(3) HO. 3 Gesamtzahl der Zugangsknoten im geografischen Gebiet [# Zugangsknoten].

Datenerhebungsmethode: Der Mitgliedstaat verwendet eine Methode, die zur Erhebung dieser Daten gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission ([1]) verwendet wird.

2. **Indikatoren für Nachhaltigkeitsaspekte**

(4) SU.1 Anzahl der Fahrten im geografischen Gebiet pro Tag, aufgeschlüsselt nach den folgenden fünf Fortbewegungsmöglichkeiten: Zufußgehen, Radfahren, motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr und andere [# Fahrten].

Datenerhebungsmethode: Der Mitgliedstaat verwendet zur Erhebung der Daten eine Umfrage, Mobiltelefondaten, ein Verkehrsmodell oder andere Massendatenquellen. Besteht eine Fahrt aus mehreren Etappen, in denen verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden, ist das Hauptverkehrsmittel anzugeben. Der Mitgliedstaat teilt der Kommission zum Zeitpunkt der Datenübermittlung mit, ob sich die Daten auf Fahrten von Personen mit üblichem Aufenthaltsort im geografischen Gebiet oder auf alle Fahrten im geografischen Gebiet beziehen.

(5) SU.2 Bestand an zugelassenen Personenkraftwagen im geografischen Gebiet, dargestellt im Matrixformat, aufgeschlüsselt nach Antriebsenergie des Motors, Klasse gemäß der Euro-Emissionsnorm und Eigentümerkategorie [# Fahrzeuge].

Es gibt die folgenden Antriebsenergien für den Motor:

— Benzin, einschließlich Hybridelektrofahrzeuge,

— Diesel, einschließlich Hybridelektrofahrzeuge,

— Benzin- und Diesel-Plug-in-Hybridfahrzeuge,

([1]) 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).

— emissionsfreie Fahrzeugantriebe (einschließlich batteriebetriebener Elektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge mit Wasserstoffantrieb),

— andere, d. h. Zweistoffbetrieb mit Benzin/Flüssiggas, Zweistoffbetrieb mit Benzin/Erdgas, Flüssiggas, Erdgas, Flexfuel und andere als die zuvor aufgeführten Antriebsenergien.

Wenn eine bestimmte Antriebsenergie des Motors in dem geografischen Gebiet nicht verfügbar ist, gibt der Mitgliedstaat für die betroffene Kategorie Null an.

Es gibt die folgenden Klassen gemäß der Euro-Emissionsnormen:

— Euro-Norm 1-4,

— Euro-Norm 5-6c,

— Euro-Norm 6d,

— Euro-Norm 7.

Die Eigentümerkategorien sind:

— natürliche Person,

— juristische Person.

Datenerhebungsmethode: Der Mitgliedstaat erhebt die Daten, indem er sie von der Kfz-Zulassungsstelle extrahiert.

3. **Indikatoren für Sicherheitsaspekte**

(6) SA.1 Anzahl der Straßenverkehrsunfälle im geografischen Gebiet pro Jahr [# Unfälle].

Datenerhebungsmethode: Die Kommission extrahiert die relevanten Daten gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b aus der CARE-Datenbank. Die Daten werden im gleichen Format wie in der CARE-Datenbank übermittelt. Wenn keine Geolokalisierungsdaten zur Verfügung stehen, erhebt der Mitgliedstaat die Daten, indem er die relevanten Informationen aus den Polizeiakten in Übereinstimmung mit den für den Zugang zu diesen Aufzeichnungen geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften extrahiert, und übermittelt sie gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a.

(7) SA.2 Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen im geografischen Gebiet pro Jahr schwer verletzten Personen, aufgeschlüsselt nach Geschlecht, Alter und Art der Verkehrseinheit, die von der schwer verletzten Person genutzt wurde, und des anderen am Unfall hauptbeteiligten Fahrzeugs [# Personen].

Datenerhebungsmethode: Die Kommission extrahiert die relevanten Daten gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b aus der CARE-Datenbank. Wenn keine Geolokalisierungsdaten zur Verfügung stehen, erhebt der Mitgliedstaat die Daten, indem er die relevanten Informationen aus den Polizei- und Krankenhausakten in Übereinstimmung mit den für den Zugang zu diesen Aufzeichnungen geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften extrahiert, und übermittelt sie gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a. Die Daten werden im gleichen Format wie in der CARE-Datenbank übermittelt. Wenn keine Daten über schwere Verletzungen zur Verfügung stehen, erhebt und übermittelt der Mitgliedstaat die Daten für jedes geografische Gebiet zu allen bei dem Unfall verletzten Personen. Der Mitgliedstaat informiert die Kommission, wenn ein solcher Ansatz verfolgt wird.

(8) SA.3 Anzahl der bei Straßenverkehrsunfällen im geografischen Gebiet pro Jahr tödlich verletzten Personen, aufgeschlüsselt nach Geschlecht, Alter und Art der Verkehrseinheit, die von der tödlich verletzten Person genutzt wurde, und des anderen am Unfall hauptbeteiligten Fahrzeugs [# Personen].

Datenerhebungsmethode: Die Kommission extrahiert die relevanten Daten gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b aus der CARE-Datenbank. Wenn keine Geolokalisierungsdaten zur Verfügung stehen, erhebt der Mitgliedstaat die Daten, indem er die relevanten Informationen aus den Polizei- und Krankenhausakten in Übereinstimmung mit den für den Zugang zu diesen Aufzeichnungen geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften extrahiert, und übermittelt sie gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a. Die Daten werden im gleichen Format wie in der CARE-Datenbank übermittelt.

4. **Indikatoren für Zugänglichkeitsaspekte**

(9) AC. 1 Anzahl der Zugangsknoten im geografischen Gebiet mit vier oder mehr geplanten Abfahrten während der Stoßzeiten pro Strecke und Stunde auf mindestens einer Strecke [# Zugangsknoten].

Datenerhebungsmethode: Der Mitgliedstaat verwendet eine Methode, die zur Erhebung dieser Daten gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 verwendet wird. Der Zeitpunkt und die Dauer der Stoßzeiten werden vom Mitgliedstaat festgelegt.

(10) AC. 2 Gesamtzahl der Bahnhöfe im geografischen Gebiet [# Bahnhöfe].

Datenerhebungsmethode: Die Kommission extrahiert die relevanten Daten gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b der vorliegenden Verordnung aus der im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission ([2]) betriebenen Datenbank zur Barrierefreiheit europäischer Bahnhöfe (ERSAD). Wenn keine Geolokalisierungsdaten zur Verfügung stehen, erhebt der Mitgliedstaat die erforderlichen Daten von der Stelle, die für die Berichterstattung in Bezug auf die Barrierefreiheit gemäß Artikel 7a der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 zuständig ist, und übermittelt die Daten gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a der vorliegenden Verordnung.

(11) AC. 3 Anzahl der Bahnhöfe im geografischen Gebiet, die von der berichterstattenden Stelle in der ERSAD als barrierefrei gemeldet werden [# Bahnhöfe], weil sie die folgenden Kriterien erfüllen:

a) Zugang zum Bahnhof über:

(1) einen stufenlosen Zugang (gegebenenfalls über einen barrierefreien Aufzug oder eine Rampe) zum Bahnhof von mindestens einem Parkplatz mit Parkplätzen für Personen mit eingeschränkter Mobilität (Bezugspunkt);

(2) einen stufenlosen Zugang (gegebenenfalls über einen barrierefreien Aufzug oder eine Rampe) zum Bahnhof von mindestens einer Haltestelle eines anderen Anschluss-Verkehrsmittels (Bezugspunkt);

b) Zugang zu Informationen im Bahnhof, der zur Verfügung gestellt wird durch:

(1) dynamische gesprochene und visuelle Informationssysteme, die im Bahnhof verfügbar sind;

(2) einen stufenlosen Zugang (gegebenenfalls über einen barrierefreien Aufzug oder eine Rampe) zu einem rollstuhlgerechten Informationsschalter mit Induktionsschleife im Bahnhof;

c) Zugang zu Fahrkarten im Bahnhof über:

(1) einen stufenlosen Zugang (gegebenenfalls über einen barrierefreien Aufzug oder eine barrierefreie Rampe) zu einem rollstuhlgerechten Fahrkartenschalter mit Induktionsschleife im Bahnhof, sofern Fahrkartenschalter vorhanden sind;

(2) einen Fahrkartenautomaten mit barrierefreien Audiofunktionen und tastbaren Funktionen, sofern Verkaufsautomaten vorhanden sind;

d) Beschilderung im Bahnhof in Form von:

Zugängen und Wegen im Bahnhof mit tastbaren Markierungen und Braille-Markierungen oder taktilen Informationen an Handläufen und Wänden;

e) Zugang zu Bahnsteigen über:

stufenlose und rollstuhlgerechte Bahnsteige (die auch über Bahnsteigsperren zugänglich sind, sofern solche Barrieren vorhanden sind) mit durchgängigen taktilen und kontrastierenden Bodenindikatoren entlang des Bahnsteigs;

([2]) Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Kommission vom 18. November 2014 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (ABl. L 356 vom 12.12.2014, S. 110, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1300/oj).

f) Zugang zu Zügen, gewährleistet durch:

einen niveaugleichen Zugang vom Bahnsteig zu Zügen für Rollstuhlfahrerinnen und -fahrer oder kostenlose Unterstützung beim Einsteigen in Züge und Aussteigen aus Zügen an Bahnhöfen, die über keinen niveaugleichen Zugang vom oder zum Bahnsteig verfügen.

Datenerhebungsmethode: Die Kommission extrahiert die relevanten Daten gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b aus der ERSAD. Wenn keine Geolokalisierungsdaten zur Verfügung stehen, erhebt der Mitgliedstaat die erforderlichen Daten von der Stelle, die für die Berichterstattung in Bezug auf die Barrierefreiheit gemäß Artikel 7a der Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 zuständig ist, und übermittelt die Daten gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a der vorliegenden Verordnung.