

# Mobilität der Zukunft – Personenmobilität Reflexions- und Vernetzungsworkshop zur geplanten Leitprojektausschreibung

Der Reflexions- und Vernetzungsworkshop zur geplanten Leitprojektausschreibung fand in der FFG (Sensengasse 1, 1090 Wien) am 9. Juli 2018 von 13Uhr bis 17Uhr statt.

Die Verantwortlichen der Veranstaltung waren Herr DI Walter Wasner vom bmvit und Herr Dr. Dietrich Leihs von der FFG. Die Moderation übernahm Frau Dr. Susanne Katzler-Fuchs von der Firma Brimatech Services GmbH.

Ziel der Veranstaltung war das Konzept für die geplante Leitprojektausschreibung im Herbst 2018 zu präsentieren und mit der Forschungscommunity zu reflektieren. Somit konnte die Forschungscommunity ihre Vorschläge und Ideen einbringen und erhielt gleichzeitig die Möglichkeit sich zu vernetzen.

Veranstaltungsablauf:

- Beginn 13 Uhr. Begrüßung durch Herrn Walter Wasner (bmvit) und Vorstellung des Teams, sowie Erläuterung der Zielsetzung der Veranstaltung. Vorstellungsrunde der anwesenden Teilnehmer (Teilnehmerliste im Anhang).
- Präsentation Walter Wasner der Ergebnisse der Stakeholderbefragung und des Leitprojektkonzeptes.
- Präsentation Dietrich Leihs zu inhaltlichen und formalen Anforderungen für ein Leitprojekt.
- Fragen im Plenum (Dokumentation siehe Seite 2-3).
- 14:30Uhr kurze Pause - Communitybuilding.
- 15Uhr Workshop „Abstecken des thematisch/inhaltlichen Rahmens zur Maximierung der Wirksamkeit“ mittels Kleingruppen zur Generierung erster Ideen durch Diskussionen und Brainstorming.

Fragestellungen:

- Wo gibt es Ansatzpunkte und Potentiale?
- Wie kann eine hohe Wirksamkeit erreicht werden?
- Vorschläge, Notwendigkeiten und Begleitmaßnahmen wurden auf einem Flipchartpapier notiert und anschließend durch einen Gruppensprecher im Plenum präsentiert (Fotos der Flipcharts siehe ab Seite 4).
- Ausblick Walter Wasner

## Reflexion und Q&A

Wie hoch ist der **Fördersatz des Projektmanagements**?

*Es gibt keinen fixierten Prozentsatz. Der Fördersatz der Konsortialführung ist ein Mischfördersatz, der sich aus der Anzahl der Stunden, aus dem Typ der Partner und der Kategorie ergibt.*

Wer kann **Hauptrollen im Leitprojekt** übernehmen? Auch Gebietskörperschaften, Großunternehmen, Verkehrsbetriebe?

*Hauptrolle übernehmen Unternehmen, die auch ein entsprechendes Investitionsvolumen haben. Gebietskörperschaften als Bedarfsträger willkommen und notwendig. Verkehrsbetriebe als Anbieter wichtig. Fördersatz richtet sich nach der Größe des Unternehmens.*

Wie ist **die Aufteilung industrieller Forschung und experimenteller Entwicklung** zu verstehen?

*Die Aufteilung ist im Projekt gut zu überlegen. Es sind zwei Kategorien zu integrieren: ein Schwerpunkt liegt bei der experimentellen Entwicklung mit Prototyp und Feldtests. Forschung insbesondere hinsichtlich systemoptimaler Ausrichtung, Rahmenbedingungen und der Wirkungen notwendig (Integrierter Ansatz in einem klassischen Format der kooperativen Forschung nicht umsetzbar).*

Wie stellt man sich die **Einbindung der NutzerInnen** vor?

*Es gibt viele Ansätze und Methoden, die in den letzten Jahren bereits entwickelt und getestet wurden – ist abhängig vom Thema und Zielgruppe. Die Nutzereinbindung kann z.B. von den Urbanen Mobilitätslaboren entscheidend unterstützt werden.*

Was wird unter „**System**“ verstanden? (zB Gesellschaft, Mobilitätsbereiche) entspricht der Definition des „**Mobilitätssystems**“ im Programm MdZ. Es geht über Verkehrssystem (Nutzer, Fahrzeug und Infrastruktur) hinaus und es sollen auch andere Lebensbereiche einbezogen werden – Stichwort **Gesamtkomplex**. Es ist ein sehr allgemein gehaltener Begriff, der die Relevanz von Wirkungszusammenhängen der verschiedensten Bereiche des täglichen Lebens mit Mobilität aufzeigen soll (Raumentwicklung, Arbeitswelt, Gesundheit etc.).

Ist eine **Konstellation mit Industriepartner** gewünscht?

*Im Sinne der notwendigen Eigenmittel und der Größenordnung des Projekts wahrscheinlich notwendig. Gemeint sind größere Anwendungs- und Technologiepartner im Unternehmensbereich.*

Wird nur **ein Leitprojekt** gefördert werden?

*Gestartet wird mit einem Projekt. Weitere Leitprojekte werden für die nächste Ausschreibung im Jahr 2020 angedacht.*

Die **Förderquote** ist für **Großunternehmer** nicht sehr attraktiv und das Anbieten zusätzlicher Services ist schwer möglich – Warum sollte man trotzdem einreichen? *Fitting mit strategischem Portfolio der Organisation notwendig. Das Leitprojekt kann zur Sichtbarkeit beitragen und einen strategischen Wettbewerbsvorteil entwickeln helfen.*

Wo soll das **fehlende Geld** herkommen? Darf es innerhalb des Konsortiums generiert werden?

*Zumindest für einzelne Komponenten im Projekt muss eine Verwertungsperspektive bestehen bzw. entwickelt werden (kommerzielle oder gemeinwirtschaftliche Verwertung). Innerhalb des Projektes sind keine Werkverträge möglich. Die Ausgestaltung des Konsortialvertrags ist jedoch frei wählbar.*

Wie ist mit der **Fristigkeit** bei der **Wirkungsabschätzung** für das Projekt umzugehen? Ein Leitprojekt dauert bis zu 4 Jahre. Die angesprochene Wirkungsabschätzung soll jedoch auch (bzw. insbesondere) einen darüber hinausgehenden Horizont betrachten (mittel- bis langfristig). Die Wirkungen müssen nachvollziehbar und plausibel dargestellt werden.

Wie ist das **Wirkungsmonitoring** sinnvoll darzustellen?

*Im Leitprojekt können mehrere Produktperspektiven entwickelt werden, denn eine Mobilitätsplattform bedeutet in der Praxis ein Zusammenspiel von Produkten (es handelt sich nicht unbedingt um ein Projekt=ein Produkt). Zum Thema Wirkung soll bis Ende 2030 ein klares Bild im Sinne einer Vision geschaffen werden. Die zur Verfügung stehenden Tools zur Wirkungsabschätzung geben nur Ansatzpunkte und kein fertiges „Rezept“. Aufgrund der Projektdauer von 4 Jahren ist bis 2023 könnte eine Vision 2030 entwickelt werden. Was passiert in den 7 Jahren bis 2030? Was ist konkret geplant? Und welchen Beitrag setzt das Projekt?*

Wer **beurteilt** die „**Wirkung**“?

*Es wird betrachtet, was getan wurde (Handlung) und was es bewirkt hat (Wirkung) und natürlich, ob es plausibel ist. „Wissen“ entsteht oft im Nachhinein. Der Weg dorthin ist entscheidend, deshalb sollte dieser gut beschrieben werden.*

Gibt es Vorstellungen zum **geografischen Bezug**? Wie viele **andere Länder** dürfen miteinbezogen werden? Wie ist die Breite zu verstehen?

*Wichtig ist an Signalwirkungen und Sichtbarkeit zu denken und sich nicht nur auf den urbanen Bereich zu konzentrieren. Die Frage ist auch „Wie systemrelevant ist es?“.*

## Diskussion der Kleingruppen (4 Gruppen):

### Gruppe 1:

IDEEN:

- ÖSTERREICHWEITER STANDARD FÜR APIs  
OFFENE SCHNITTSTELLEN (VISION MAAS)  
(RISIKO: WIRKUNG IN PROJEKTLAUFZEIT  
SCHWER ABZUSCHÄTZEN)

---

DISKRIMINIERUNGSFREIE/FREIWILLIGE BETEILIGUNG

---

- INTERMODALES DEMAND MANAGEMENT  
(GEMEINSAMES AGIEREN VON VERKEHRSSANBIETERN)  
VERLAGERUNGEN, AUSNUTZUNG NICHT GENÜTZTER  
KAPAZITÄTEN (INCENTIVES, PRICING)

---

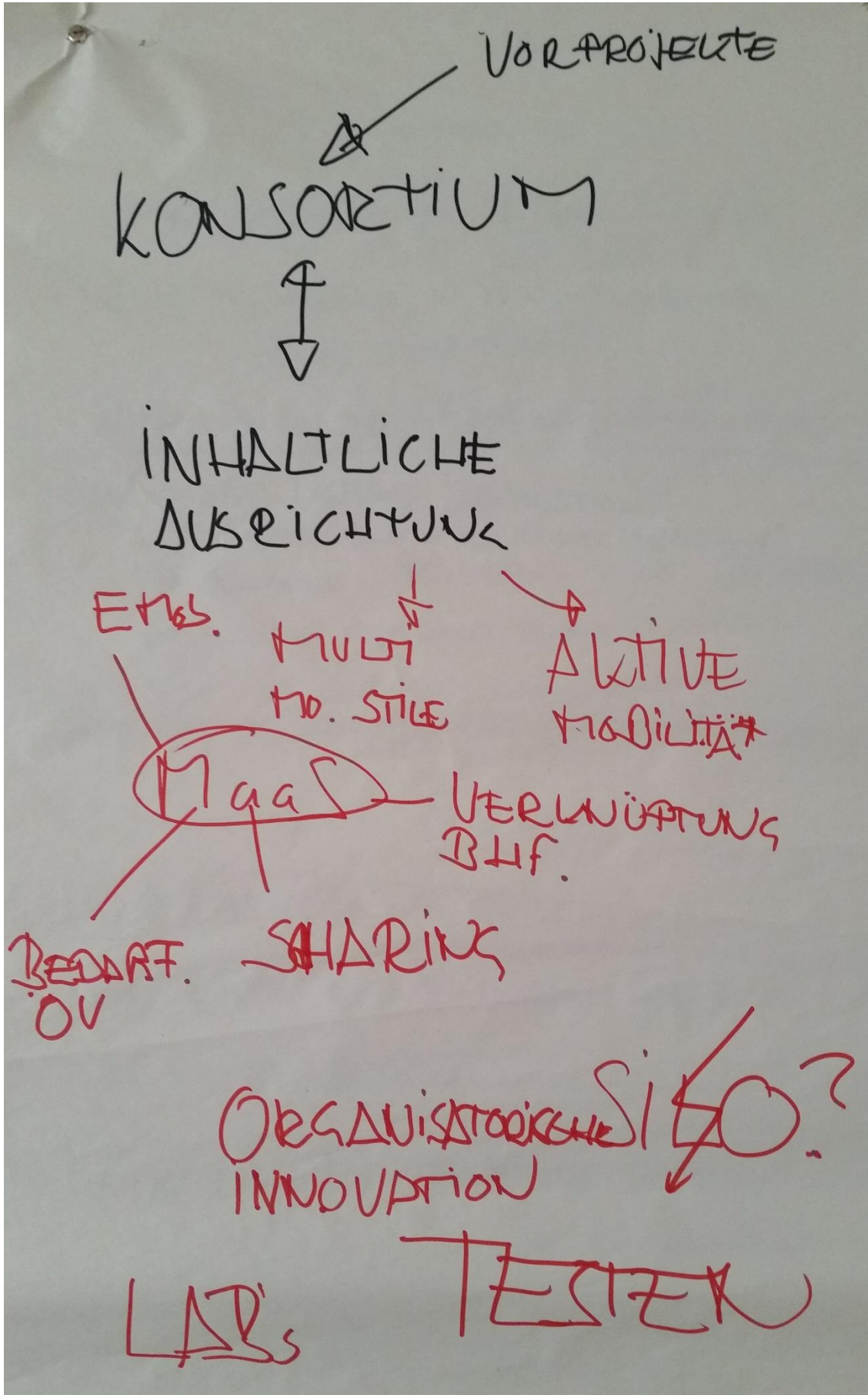
- VERLAGERUNG VON MIV AUF UMWELTARBEIT  
HEBELWIRKUNG (Z.B. UNTERNEHMEN)  
(WELCHE ANSÄTZE? MOTIVE?)

---

- INFORMELLE ENTSCHEIDUNGEN AUF  
NICHT-ROUTINEWEGEN  
(USE CASES?) INDIVIDUEN ERMOGLICHEN/  
MOTIVIEREN



Gruppe 2:



### Gruppe 3:

- Offene Themenstellung ist positiv
- Gesellschaftliche und Volkswirtschaft. Wirksamkeit
- Übergreifende Lösungen:
  - Stadt, Land, Speckgürtel
  - Administrative Grenzen überbrücken
  - Privatwirtschaft - öffentl. Hand
- Strategisches Planungstool als Element
- Verkehrsträgerübergreifende Lösung:  
Maas
- Betriebskonzept, Gouvernance
- Infrastruktur mitgedenken:  
Mobilitätsstationen, Güterverkehr



- Vorhandene Technologien organisatorisch intelligent verknüpfen und umsetzen.  
⇒ Das ist Innovation!
- Verkehrsmanagement - Verkehrsinformation  
multimodales Störungsmanagement -  
systemoptimales Routing & Pricing
- Preismodelle für Micro-ÖV in  
periferen Räumen oder Zeiten
- Aktive Mobilität & unterstützte a.M.  
⇒ Radfahr-Highways  
Prototyp v. NÖ nach Wien.
- Finanzierung v. Maas in wirtschaftl.  
wenig interessanten Bereichen.

# RAHMENBEDINGUNGEN

④ Anbahnungsfinanzierung  
→ hoher Aufwand Antragstellung bei hohem Risiko

## IDEEN

- ▲ Mobilität in der Jugend als Ansatzpunkt
- ▲ Institutionen nutzen um Innov. in die Breite zu <sup>bringen</sup> ~~kommen~~
- ▲ First/last mile begreifbar machen
- ▲ Steuerliche Rahmenbedingungen als Ansatzpunkt
- ▲ Auslastungsgrad für P&R erhöhen (PeerToPeer-  
Anreize f. Mobilitätskette ohne MIV (Car Sharing))
- ▲ Pendlerthematik
- ▲ Betriebl. Mobilitätsmanagement
- ▲ Bahnhöfe attraktivieren (Kombination mit Einkauf,  
Versorgung)
- ▲ "Speckgürtel" und ländl. Raum: hoher Handlungsbedarf
- ▲ Alte Lösungen digitalisiert



## **Mobilitätslabore:**

Links mit Überblick und online Informationen zu Urbane Mobilitätslabore (UML):

[www.urbanmobilitylabs.at](http://www.urbanmobilitylabs.at)

[https://www.smart-mobility.at/fileadmin/media\\_data/initiativen/UML/UML\\_Quickguide\\_V1\\_20170601.pdf](https://www.smart-mobility.at/fileadmin/media_data/initiativen/UML/UML_Quickguide_V1_20170601.pdf)

## **Ansatzpunkte aus Vorprojekten siehe**

<https://mobilitaetderzukunft.at/de/publikationen/mobilitaet-der-zukunft-zwischenbilanz-personenmobilitaet.php>

bzw.

[www.ffg.at/verkehr](http://www.ffg.at/verkehr)