

WIFAS

Ein Modell zur Abschätzung sozialer Wirkungen missionsorientierter Forschungsförderprogramme am Beispiel der Personen- und Gütermobilität

Ein Projekt finanziert im Rahmen der 2. Ausschreibung
des Programms **Mobilität der Zukunft**
[*Personenmobilität und Gütermobilität*]

Konzepte für die Wirkungsanalyse eher „klassischer“ FTI-politischer Zielsetzungen (Innovation, Wettbewerbsfähigkeit, etc.) wurden in der Vergangenheit bereits umfangreich analysiert und öffentlich diskutiert. In den letzten Jahren rückten auch Umweltwirkungen etwas stärker in den Vordergrund. Weniger untersucht wurden bislang die sozialen Wirkungen von FTI-politischen Programmen, wie sie etwa auch im Rahmen der Themenfelder „Personenmobilität“ und „Gütermobilität“ angesprochen werden bzw. als intendierte Effekte oder auch nicht-intendierte Zweiteffekte entstehen.

Vor diesem Hintergrund war das Ziel dieser Studie, ein konzeptionelles Modell zu entwickeln, auf Grundlage dessen sich programminduzierte, soziale Wirkungen von Förderprogrammen im Bereich der Mobilitätsforschung erfassen lassen. Dabei sollte den folgenden Fragen nachgegangen werden:

- Welche sozialen Dimensionen des Wirkungsspektrums sind für die Personen- und Gütermobilität relevant?
- Mit welchen Methoden (und Indikatoren) können diese sinnvoll erfasst werden, um in weiterer Folge zu einer Abschätzung von sozialen Effekten gelangen zu können?

Hierbei war auf alle potenziellen Wirkungen (360-Grad Blick) aufgrund einer möglichen oder tatsächlichen Umsetzung der Forschungsergebnisse und deren Folgewirkungen abzustellen. Dies wurde implementiert, indem in der internationalen Literatur eine Vielzahl an Konzepten für die Analyse von sozialen Wirkungen identifiziert wurden, die zur Einordnung der sozialen Wirkungsanalyse von FTI-Förderprogrammen nützlich sind und in die Entwicklung der theoretischen Unterfütterung sowie der Vorgehensweise einfließen. Daraus wurden zwei Wirkungsmodelle bzw. Interventionslogiken (zur

Personen- und Gütermobilität) entwickelt und sowohl einem Proof of Concept als auch einer empirischen Überprüfung unterzogen. Die konkrete Ausformulierung der Wirkungslogiken für Personen- und Gütermobilität ist der bmvit Website bzw. dem Endbericht zu entnehmen.¹

Wie die Literaturanalyse verdeutlichte, werden soziale Wirkungen oft entweder zusammen mit den ökonomischen oder mit den ökologischen Wirkungen bzw. im Sinne eines Drei-Säulen-Modells der nachhaltigen Entwicklung diskutiert. Ökonomische und ökologische Effekte können demnach gleichzeitig auch soziale Effekte aufweisen bzw. können Wirkungen alle drei Dimensionen gleichzeitig tangieren. Die Abgrenzung zwischen diesen drei Dimensionen erfolgt in unserem Modell anhand der konkreten Ausformulierung der Effekte. Neben ‚eigenständigen‘ sozialen Wirkungen betreffen ökologische und ökonomische Effekte schlussendlich oft auch Menschen und lösen damit soziale Wirkungen aus. Diese breite Definition ist im Gegensatz zur transport- und mobilitätsbezogenen Literatur zu sehen, die soziale Wirkungen hauptsächlich als Verteilungswirkungen betrachtete.

Zur Auswahl der Vorgehensweise dienten die in dieser Studie untersuchten Konzepte und Methoden, welche den Prozess der Analyse in unterschiedlicher Tiefe definieren (social impact assessment, impact assessment, Multikriterienanalyse, etc.). Die Europäische Kommission strukturiert im Rahmen ihrer Impact Analysis (EC 2009, 2015) den spezifischen Prozess entlang dreier logischer Schritte. (1) Identification of impacts; (2) Qualitative assessment of the more significant impacts; (3) In-depth qualitative and quantitative analysis of the most significant impacts. Diese relativ einfache Vorgehensweise scheint für den vorliegenden Zweck der Bewertung von Programmwirkungen einen ausreichenden Rahmen darzustellen. In unserem Anwendungsfeld der Abschätzung von Wirkungen von FTI-Programmen mit multiplen Zieldimensionen wird aufgrund der Heterogenität der geförderten Projekte und deren unterschiedlicher Realisierungsstand auf diesen Ansatz aufgebaut, und mittels eines ‚qualitativen Scopings‘, d.h. in unserem Fall anhand eines standardisierten, modellgestützten Fragebogens, in einem ersten Schritt die Breite der Wirkungen und deren Gewichtung zueinander grob erfasst. Aufgrund der qualitativen Bewertung der

¹ <http://www.bmvit.gv.at/mobilitaet/publikationen/index.html>

emergenten Wirkungsmuster könnten in einem nächsten Schritt vertiefende Analysen der wichtigsten bzw. interessantesten Effekte und deren Wechselwirkungen erfolgen.

Die Analysen zeigen auch, dass die Berücksichtigung von sozialen Wirkungen bereits in der Projektentwicklung, beginnend mit der Ideenentwicklung erfolgen sollte um deren positive Effekte zu maximieren. Somit wären Fördergeber gut beraten, bereits im Antragsstadium entsprechende Signale an Projektwerber zu senden. Ein weiteres Ergebnis der Studie stellen die Wirkungslogiken und die empirischen Instrumente dar, die als Grundlage für die Abschätzung der sozialen Wirkungen von Forschungsförderprogrammen im Bereich Mobilität herangezogen werden können. Diese Grundlagen könnten ohne allzu großen Aufwand auch an andere FTI-Programme angepasst werden.

Kontaktdaten:

KMU Forschung Austria

Gußhausstraße 8, 1040 Wien

AnsprechpartnerIn: Mag. Peter Kaufmann und Dr. Sonja Sheikh

Tel.: +43 (0)1 505 97 61 - 31

E-Mail: p.kaufmann@kmuforschung.ac.at

Website: www.kmuforschung.ac.at



netwiss OG

Hohe Warte 46, 1190 Wien

Ansprechpartner: Mag. Alex Schubert und Dr. Alexander Neumann

Tel.: +43 (01) 96 8 93 00

E-Mail: alex.schubert@netwiss.at

Website: www.netwiss.at

