

Mobilität der Zukunft:

7. Ausschreibung Gütermobilität F&E Dienstleistungen

Fragen & Antworten

Version 1.0
09. August 2016

Die bis 20. Juli 2016 bei der FFG eingelangten Anfragen sind hier beantwortet:

0 Allgemeine Fragen

- 0.1** Im Ausschreibungsleitfaden wird eine "enge Abstimmung mit dem bmvit" erwähnt. Kann diese enge Abstimmung neben der inhaltlichen Koordination des Projektes auch darin bestehen, dass bestehende Kontakte des bmvit und der FFG (mit-)genutzt werden können (z. B. das bmvit schickt den Link zu einer Befragung, an diverse ProjektleiterInnen, die bereits Projekte im Bereich Gütermobilität geleitet haben)?

Antwort:

Ja, die enge Abstimmung ist in beiden Richtungen zu verstehen. Das bmvit kann Links zu Befragungen gerne versenden bzw. bekanntmachen, als auch Kontakte vermitteln.

1 Fragen zu 2.2.1 „Kausale Wirkungszusammenhänge in der Gütermobilität in Ballungszentren für eine verbesserte Wirkungsfolgenabschätzung“

- 1.1** Mit Hilfe des zu entwickelnden Tools sollen die Auswirkungen von Maßnahmen dargestellt werden? Soll das Tool als Grundlage für Handlungsempfehlungen von Seiten der Politik dienen?

Antwort:

Mit dem Tool sollen mögliche Wirkungen (Outcome + Impact; direkt und indirekt) sowie deren Zusammenhänge dargestellt werden. Das Tool selbst soll bei öffentlichen Interventionen unterstützend genutzt werden können, um direkt und indirekt Wirkungen dieser besser einschätzen zu können. Das Tool soll nicht Maßnahmen entwickeln, sondern zur Einschätzung deren Wirkungen dienen.

- 1.2** Innerhalb dieser F&E-Dienstleistung sollen gütermobilitätsrelevante öffentliche Maßnahmen untersucht werden. Welche Maßnahmen sollen hier untersucht werden? Werden diese Maßnahmen von den Kooperationspartnern (Städten, bmvit – Abteilungen) ausgewählt oder sollen als Grundlage durchgeführte FFG Projekte verwendet werden, bzw. soll als Basis die in der Ausschreibung genannte KLIMA Fonds Studie herangezogen und näher ausgearbeitet werden?

Antwort:

Die konkreten Maßnahmen sollen zu Beginn der F&E-Dienstleistung mit den genannten Kooperationspartnern gemeinsam ausgewählt werden, diese werden sich vermutlich an der angeführten Studie orientieren. Geförderte F&E-Projekte im bmvit-Programm „Mobilität

der Zukunft“ gelten als State of the Art und sind als solcher zu berücksichtigen. Es muss jedoch auf kein Ergebnis eines konkreten F&E-Projekts aufgebaut werden.

1.3 Als Ergebnis soll ein „Tool“ den Städten zur Verfügung gestellt werden. Handelt es sich um ein Softwaretool oder ist ein Katalog ausreichend?

Antwort:

Bei dem Tool wird es sich vermutlich am Ende um ein Softwaretool handeln, ein Katalog ist eindeutig zu wenig und vor allem nicht nutzerInnenfreundlich. Den NutzerInnen sollen automatisch nach Auswahl/Eingabe von Inputdaten Wirkungen aufgezeigt werden. Das Tool muss in der Praxis nutzerInnenfreundlich handhabbar sein.

1.4 Sind die lokalen Zustelldienste, Paketdienste, Post und der Lebensmittelhandel als relevante Stakeholder zu sehen?

Antwort:

Ja, diese gehören zu den relevanten Stakeholdern.

2 **Fragen zu 2.2.2 „Potenziale von „Linking Services“ in der Gütermobilität“**

2.1 Keine Fragen

3 **Fragen zu 2.2.3 „Genderrelevante Themen mit FTI Relevanz in der Gütermobilität“**

3.1 Inwiefern unterscheiden sich die beiden Aspekte „Wie werden Frauen [...] aktuell methodisch eingebunden“ (Frage 3) und „Welche Genderrelevanz gibt es in methodischen Ansätzen zu gütermobilitätsrelevanter FTI?“ (Frage 5) inhaltlich und methodisch?

Antwort:

Es gibt in den Fragen Überschneidungen. Wichtig ist hier methodisch, den Status Quo der methodischen Ansätze festzuhalten, darüber hinaus aber auch Optionen aufzuzeigen und daraus Potenziale für die Zukunft abzuleiten. Inhaltlich adressiert die erste Frage existierende/zukünftige spezifische Methoden zur Einbindung von Frauen, letztere die Analyse existierender/zukünftiger Methoden auf Genderrelevanz. Die Problemstellung soll damit von beiden Seiten beleuchtet werden. Einerseits sollen bewusste Methoden zur Einbindung von Frauen aufgezeigt und analysiert werden, andererseits bestehende Methoden auch auf mögliche unbewusste Auswirkungen für Frauen hin analysiert werden.

- 3.2** Adressiert der Ausschreibungspunkt 2.2.3 im Sinne des Gender Mainstreamings ausschließlich die Zielgruppe der Frauen oder ist Gender in seiner sozialen und nicht ausschließlich biologischen Bedeutung zu verstehen?

Antwort:

Die Wirkungsziele der öffentlichen Hand adressieren die Gleichstellung von Männern und Frauen. Da Frauen in der Güterverkehrs- und der Transportlogistikforschung als auch – praxis deutlich unterrepräsentiert sind, soll hierbei die Zielgruppe der Frauen im Speziellen adressiert werden.

4 Fragen zu 2.2.4 „Soziale und organisatorische Auswirkungen zunehmender Automatisierung im österreichischen Güterverkehrssystem“

- 4.1** Keine Fragen