

Mobilität der Zukunft

Batterieinitiative und Mobilitätswende



Fragebeantwortung zur F&E-
Dienstleistung

11. Dezember 2018

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Fragen	3
2.1	Potenziale und Wechselwirkungen „Virtuelle Mobilität – physische Mobilität“ (Kapitel 4.4.1) _____	3
2.2	Automatisierte Mobilität und Inklusion (Kapitel 4.4.2) _____	4
2.3	Mobilität und Wirkungen für nachhaltige Entwicklung (Kapitel 4.4.3) _____	6
2.4	Mobilitätswende in den Köpfen – Transitionsprozesse nutzerorientiert managen lernen (Kapitel 4.4.4) _____	7

1 Einleitung

Fragen zu Ausschreibungsschwerpunkten des Kapitels 4.4 (Grundlagenorientierte Mobilitäts- und Verkehrsforschung) konnten bis 5. Dezember 2018 ausschließlich in schriftlicher Form gerichtet werden. Die Anfragen wurden gesammelt und anonymisiert beantwortet.

2 Fragen

2.1 Potenziale und Wechselwirkungen „Virtuelle Mobilität – physische Mobilität“ (Kapitel 4.4.1)

FRAGE:

- 1 4.4.1, dritter Aufzählungspunkt: Mit welcher Detailtiefe sollen im Projekt die verkehrsrelevanten energetischen/ökologischen Potenziale und sozioökonomischen Effekte virtueller Mobilität bestimmt werden: Ist eine Darstellung und Bewertung verschiedener geeigneter Methodenzugänge ausreichend? Falls Potenziale/Effekte/(Wechsel-)Wirkungen quantitativ bestimmt werden sollen, hat das für die gesamte österreichische Population zu erfolgen, oder kann die Abschätzung auf exemplarische Zielgruppen oder Anwendungen eingeschränkt werden?

ANTWORT:

- 1 *Mit diesem Punkt wird die Notwendigkeit angesprochen, die grundsätzlichen Wirkungspotenziale des vorgeschlagenen Konzepts bzw. der vorgeschlagenen Maßnahmen zu antizipieren bzw. so weit als möglich und sinnvoll auch quantifizieren zu können. Im Rahmen dieser F&E-Dienstleistung liegt der Fokus nicht auf einer möglichst detaillierten bzw. disaggregierten Abbildung bzw. Modellierung aller zu erwartenden Effekte, sondern auf einer plausiblen Effektermittlung im Rahmen einer pragmatischen Vorgehensweise hinsichtlich Validität auf Aufwand (vernünftiges Verhältnis zum Gesamtprojektvolumen). Wesentliche bundesweite Unterschiede bzw. die sich im Projekt ergebende Notwendigkeit zur Differenzierung (z.B. Stadt/Land, Bevölkerungsgruppen) wären jedoch zu berücksichtigen. Der Fokus des Projekts soll daher nicht auf der Erforschung neuer Methoden zur Wirkungsforschung bzw. für Simulationsmodelle liegen, eine eventuelle Notwendigkeit für diesbezügliche Folgeforschung kann jedoch aufgezeigt werden.*

2.2 Automatisierte Mobilität und Inklusion (Kapitel 4.4.2)

FRAGE:

- 2 Überschrift und Fließtext beziehen sich nahezu ausschließlich auf das Thema „Inklusion“ und dessen vielfältige Aspekte. Im 3. Aufzählungspunkt wird angeführt, dass die verkehrlichen Gesamteffekte und im 4. Punkt, dass die technologische Chance für die AT-Wirtschaft darzulegen sind. Sind diese beiden Punkte ebenfalls ausschließlich hinsichtlich des Themenbereiches Inklusion (also bezüglich mobilitätsbeeinträchtigte Personen und Personengruppen mit eingeschränkten Mobilitätsmöglichkeiten oder eingeschränktem Mobilitätszugang) zu betrachten, oder weiten Punkt 3 und 4 das Arbeitsspektrum der Studie auf den Gesamtverkehr (inkl. gesamten ÖV, MIV, GV etc. ohne Einschränkung auf Inklusion) aus?

ANTWORT:

- 2 *Die Einschränkung auf relevante Effekte im Zusammenhang mit Inklusion und Gleichberechtigung gilt auch für die hier angesprochenen Unterpunkte. Die gesamtsystemischen Effekte (ohne expliziten Fokus auf Inklusion) werden im Projekt SAFiP modelliert und werden voraussichtlich im April 2019 verfügbar sein und sollen eine Grundlage für die vertiefenden/erweiternden Untersuchungen (bzw. Entwicklung von Szenarien) bilden.*

FRAGE:

- 3 Ist bezüglich Gesamtsystemeffekte auch der Güterverkehr mit zu betrachten?

ANTWORT:

- 3 *Nein. Siehe Antwort zu Frage 2.*

FRAGE:

- 4 Abgrenzung und Fokus der Automatisierten Mobilität in Bezug auf Inklusion: Güter-/ Individualverkehr / ÖPNV?

ANTWORT:

- 4 *Im Sinne des zu erwarteten Wandels im Verkehrssystem werden möglicherweise die Grenzen zwischen Individualverkehr und öffentlichem Verkehr auch weiterhin zunehmend verschmelzen und sind eine wichtige Rahmenbedingung. Diesbezüglich sind beide Aspekte und deren Zusammenwirken im Projekt zu berücksichtigen (auch z.B. bezüglich möglicher Betreiber- und Geschäftsmodelle). Die Versorgung bewegungseingeschränkter bzw. benachteiligter Gruppen mit Gütern und Dienstleistungen kann spezifische Gesichtspunkte enthalten, die ebenfalls Gegenstand des Projektes sein sollen (siehe hierzu auch spezifische Erkenntnisse aus anderen FTI-Initiativen wie AAL und Güterverkehr). Allgemeingültige Fragen bzw. Gesamtverkehrseffekte der Automatisierten der letzten Meile der Güterlogistik sind jedoch nicht Gegenstand des Projekts.*

FRAGE:

- 5 Worauf bezieht sich die Aussage im ersten Aufzählungspunkt "in einer geeigneten räumlichen Differenzierung" Stadt/Land? Oder feiner? Oder konkrete räumliche Unterschiede in AT?

ANTWORT:

- 5 *Aufgabe des Forschungsprojektes ist es, geeignete räumliche Differenzierungen im Kontext der gegebenen Fragestellung zu ermitteln, auf deren Basis aussagekräftige Ergebnisse bezüglich der Effekte zu „Automatisierte Mobilität und Inklusion“ in Österreich erwartet werden können.*

2.3 Mobilität und Wirkungen für nachhaltige Entwicklung (Kapitel 4.4.3)

FRAGE:

- 6 In welcher Form die Kontaktaufnahme erfolgen soll bzw. welche Schritte erforderlich sind?

ANTWORT:

- 6 *Das Informationsportfolio zu den UML enthält für jedes Labor eine Übersicht zu Inhalt und Dienstleistungen sowie Kontakt und Ansprechpartner. Dieser ist unter dem Link <https://www.smart-mobility.at/initiativen/mobility-labs/> zum Download verfügbar. Die VertreterInnen der UML sind über eine mögliche Kontaktaufnahme durch potentielle Projektwerber vorinformiert.*

FRAGE:

- 7 Ist davon auszugehen, dass die UML entsprechend vorinformiert sind und im Sinne einer Gleichbehandlung alle potenziellen Interessenten ein Zugang ermöglicht wird (zum Labor und zu den Innovationsvorhaben und zu den Ergebnissen der Projekte?).

ANTWORT:

- 7 *Siehe auch oben. Die Labore sind grundsätzlich verpflichtet, Forschungsvorhaben einen diskriminierungsfreien Zugang zu Infrastruktur und Dienstleistung zu gewähren.*

FRAGE:

- 8 Da die UML ja grundsätzlich finanziert sind, ist zu erwarten, dass diese Kooperation im Rahmen der Studie dafür keine Kosten für die Anbieter der betreffenden Studie schlagend werden? Ist es sinnvoll (auch in Anbetracht des kleinen Budgets bei Studien) die UML im Rahmen der Studie zu beforschen als vielmehr als Partner dabeizuhaben?

ANTWORT:

- 8 *Die Labore werden Ressourcen in überschaubarem Maße einbringen, etwa durch das Bereitstellen von Information über laborinterne Prozesse zur Selbstevaluierung oder über Labordienstleistungen. Im Gegenzug erhalten die Labore fachliche Expertise und Anregungen für das eigene Monitoring bzw. deren Selbstevaluierung. Es können durch die F&E-Dienstleistung keine an die Labore verrechneten Kosten für diese Zusammenarbeit geltend gemacht werden. Umfang und Art der Zusammenarbeit mit den einzelnen Laboren sind bilateral zu vereinbaren. Im Sinne einer synergetischen Zusammenarbeit sind die Labore im Projekt daher nicht „zu beforschen“.*

2.4 Mobilitätswende in den Köpfen – Transitionsprozesse nutzerorientiert managen lernen (Kapitel 4.4.4)

FRAGE:

- 9 Ist die "Abschätzung, Modellierung und Simulation des Beitrags der vorgeschlagenen Konzepte und Handlungsansätze" für sämtliche Maßnahmen, im gesamten Bundesgebiet, für alle Raumtypen und Bevölkerungsgruppen durchzuführen?

ANTWORT:

- 9 *Mit diesem Punkt wird die Notwendigkeit angesprochen, die grundsätzlichen Wirkungspotenziale des vorgeschlagenen Konzepts bzw. der vorgeschlagenen Maßnahmen zu antizipieren bzw. so weit als möglich und sinnvoll auch quantifizieren zu können. Im Rahmen dieser F&E-Dienstleistung liegt der Fokus nicht auf einer möglichst detaillierten bzw. disaggregierten Abbildung bzw. Modellierung aller zu erwartenden Effekte, sondern auf einer plausiblen Effektermittlung im Rahmen einer pragmatischen Vorgehensweise hinsichtlich Validität auf Aufwand (vernünftiges Verhältnis zum Gesamtprojektvolumen). Wesentliche bundesweite Unterschiede bzw. die sich im Projekt ergebende Notwendigkeit zur Differenzierung (z.B. Stadt/Land, Bevölkerungsgruppen) wären jedoch zu berücksichtigen. Der Fokus des Projekts soll daher nicht auf der Erforschung neuer Methoden zur Wirkungsforschung bzw. für Simulationsmodelle liegen, eine eventuelle Notwendigkeit für diesbezügliche Folgeforschung kann jedoch aufgezeigt werden. (Antwort identisch zu Frage 1 von 4.4.1)*

FRAGE:

- 10 An welche Zielgruppen richten sich (schwerpunktmäßig) die zu erarbeitenden Ergebnisse? Der Ausschreibungstext erwähnt "verschiedene Stakeholdergruppen (Politik, Verwaltung, Planer, Interessensvertretungen etc.)" und "wichtige Entscheidungsträger/-innen und Multiplikatoren". Sollen die Ergebnisse von allen politischen Ebenen gleich gut nutzbar sein? (Eine Bürgermeisterin hat zum Beispiel andere Interventionsmöglichkeiten als ein Verkehrsminister.)

ANTWORT:

- 10 *Generell richten sich die zu erwartenden Ergebnisse in erster Linie an die Politik und Verwaltung auf allen Ebenen. Für eine Mobilitätswende bedarf es Interventionen auf allen Ebenen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass das Vorhaben einen Schwerpunkt auf das Thema Kommunikationsprozesse und Transitionsmanagement legt und das Projektkonsortium die dafür notwendigen u. a. auch interdisziplinären Kompetenzen mitbringen muss (Kommunikationswissenschaft, Psychologie, Politologen etc.). Auch wenn die Interventionsmechanismen auf unterschiedlichen Verwaltungsebenen unterschiedlich sind, sind die Herausforderungen hinsichtlich Kommunikation und Anreizen in Bezug auf „Mobilitätswende in den Köpfen“ sehr ähnlich. Viele Interventionen mit dem Ziel einer schrittweisen Dekarbonisierung setzen Veränderungsbereitschaft aufseiten der Bevölkerung voraus – die Bereitschaft ist Grundvoraussetzung für das Handeln auf allen politischen Ebenen. Es sollen jene Ebenen besonders betrachtet werden, auf denen der größte Effekt*

(ggf. unter Berücksichtigung des erforderlichen Ressourceneinsatzes) hinsichtlich Überwindung bestehender Barrieren und Umsetzungschancen zu erwarten sind.

FRAGE:

- 11 In Hinblick auf welche politischen Zielsetzungen einer Mobilitätswende sind die Maßnahmen zu bewerten - hinsichtlich CO₂-Emissionen, Flächenverbrauch, Leistbarkeit von Mobilität, Schadstoffimmissionen, Lärm, Vorrang individueller Entscheidungsfreiheit, etc.? Welchen Dokumenten sind quantitative Zielvorgaben, Zielerreichungspfade bis zu einem bestimmten Zeitpunkt sowie Prioritätensetzung bei Zielkonflikten zu entnehmen?

ANTWORT:

- 11 *Als strategischer Rahmen für das Thema Mobilitätswende im Kontext der Dekarbonisierung gilt die Klima- und Energiestrategie #mission2030. Darin sind quantitative Zielvorgaben u.a. im Bereich CO₂-Verringerung, aber beispielsweise auch zur Steigerung des Radverkehrsanteils oder zu CO₂-freier Logistik vermerkt. Das Vorhandensein von Zielkonflikten gehört zu den ursächlich hemmenden Faktoren für eine Mobilitätswende, die letztlich in gesellschaftspolitischen Aushandlungsprozessen gelöst werden müssen. Wie Zielkonflikte gut angegangen werden können, ist eine zu beantwortende Kernfrage des Vorhabens.*

FRAGE:

- 12 In welcher Genauigkeit (Detailliertheit) sind die Steuerungs- und Kommunikationsprozesse zu beschreiben und worin soll innerhalb dieser Prozessbeschreibungen der Fokus liegen?

ANTWORT:

- 12 *Eine geeignete Klassifizierung für Steuerungs- und Kommunikationsprozesse ist Teil des Vorhabens. Grundsätzlich liegt nicht die Quantität von Best Practice Ansätzen im Fokus, sondern die Qualität und insbesondere Empfehlungen hinsichtlich einer Übertragbarkeit auf Österreich. Bereits für das Jahr 2030 hat sich die Bundesregierung eine Reduktion der Verkehrsemissionen um 36% vorgenommen – während diese im Jahr 2018 noch immer steigen. Auf welche Weise hier sozial- und wirtschaftsverträglich und unter Einbeziehung der Bevölkerung entschlossen gegengesteuert werden kann, ist eine Kernfrage des Vorhabens.*

FRAGE:

- 13 Es wird unter anderem gefordert, das „Potential der Bildung finanzieller Anreize bzw. nicht-monetärer Vorteile“ zu klären. Ist hiermit gemeint:
- o Die Klärung für welche Maßnahmen in welchen politischen Ressorts am ehesten Budgets bzw. nicht-monetäre Vorteile zur Verfügung gestellt werden können (Wirtschaft, Arbeit, Wohnen, Soziales, etc.)?
 - o Für welche Maßnahmen (je Zielgruppe) die höchsten Potenziale zur Mobilitätswende bestehen und darauf aufbauend eine Empfehlung zur Investition im Sinne von finanziellen und nicht-monetären Anreize zur Verfügung zu stellen ist? (= Investition in die potentesten Maßnahmen)

ANTWORT:

- 13 *Die grundsätzliche Ausgangslage für die F&E-Dienstleistung ist die Notwendigkeit, raschen und gleichzeitig sozial- und wirtschaftsverträglichen Handelns. D.h. es geht um die „Investition“ in die potentesten Maßnahmen – wie vor allem aber in der Frage des „wie?“. Einzelne Maßnahmen liegen teilweise seit Jahren auf dem Tisch – entscheidend sind nun Aushandlungs- und Kommunikationsprozesse für die Umsetzung. Es geht dabei nicht um einen Investitionsplan zur Erhöhung des Mobilitätsangebotes (z.B. durch Infrastrukturinvestitionen). Generell von Interesse ist darüber hinaus das tatsächliche Potential von Anreizen zur Änderung des Mobilitätsverhaltens (u.a. Gamification o.ä.).*