

Digitale Transformation in der Mobilität

Präambel zu den Ergebnissen der ITS Arbeitsgruppen

Juli 2022

ITS Steering Komitee

In einer gemeinsamen Sitzung von ITS Steering Komitee und ITS Verwaltungs-Komitee am 7. Juli 2022 wurden die Ergebnisse der vier ITS Arbeitsgruppen zu den Themen

- Mobilitätsdatenstrategie (AG 1)
- rechtliche Aspekte der Digitalisierung in der Mobilität (AG 2)
- integriertes Mobilitätsmanagement (inkl. Verkehrssteuerung) (AG 3)
- integrierte Mobilitätsdienste ermöglichen (AG 4)

vom ITS Steering Komitee abgenommen. Ein großer Dank gebührt den über 130 nationalen Expert:innen, welche durch ihre aktive und konstruktive Teilnahme die Erarbeitung dieser umfangreichen Ergebnisse ermöglichten. Die Ergebnisse der ITS Arbeitsgruppen werden auch als Input für den Aktionsplan „Digitale Transformation in der Mobilität“ (AP-DTM) vom Bundesministerium für Klimaschutz (BMK) aufgegriffen.

Die vorliegenden Arbeitsergebnisse zeigen sehr gut die Gestaltungspotenziale in der digitalen Transformation auf. In einem weiteren Schritt muss definiert werden, was wir leisten wollen und können, um auch in Zukunft verbesserte und neue Services anbieten zu können.

Auch wenn die Ergebnisse der ITS Arbeitsgruppen seitens des ITS Steering Komitees abgenommen worden sind, leitet sich daraus kein direkter Arbeitsauftrag an die Mitglieder der ITS Community ab.

Die Diskussion der Ergebnisse im Rahmen der letzten ITS Austria Sitzung hat des Weiteren folgende zu berücksichtigende Aspekte seitens ITS Steering Komitee und ITS Verwaltungs-Komitee ergeben:

- Der nationale Mobilitätsdatenraum soll auf bestehenden Strukturen in einem verteilten System abgebildet werden.
- Im Bereich der statischen und dynamischen Daten, welche seitens GIP und EVIS vorgehalten werden, muss geklärt werden, was hier in welcher Granularität von wem zur Verfügung gestellt werden muss/soll und wie sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis gestaltet. Das beinhaltet auch die Betrachtung von Finanzierungsaspekten. Sichergestellt muss jedenfalls werden, dass die Straßenhalter hier keine Haftung für unvollständige oder gar falsche Informationsdienste übernehmen können.

- Hinsichtlich des Zugangs zu fahrzeugseitig generierten Daten gilt es, sich aktiv in die europäischen Diskussionen einzubringen, um hier gesteckte Ziele erreichen zu können.
- Zum Thema der digitalen Veröffentlichung von Rechtsvorschriften wird festgehalten, dass die digitalen Kundmachungsformen in einem multimodalen Umfeld derzeit nur zusätzlich zu den derzeitigen Kundmachungsformen betrachtet werden können. Es müssen auch Fußgänger:innen, Fahrradfahrer:innen und Lenker:innen einspuriger Kraftfahrzeuge mitbetrachtet werden.
- Im Bereich der integrierten Mobilitätsdienste ist es wichtig festzuhalten, dass es hier nicht um den Aufbau einer österreichischen MaaS-Plattform geht. Die Integration der Mobilitätsanbieter:innen muss schrittweise – von der reinen Kund:inneninformation über Ticketing hin zur Erbringung der Mobilitätsdienstleistung und Servicierung der Kund:innen – erfolgen, wobei zunächst auf die „low hanging fruits“ fokussiert werden soll. Um die benötigte Governance-Struktur (inklusive Spielregeln) des Kooperationsmodells erarbeiten zu können, ist ein Mitwirken von den großen Mobilitätsanbietern notwendig.