

ITS Austria Konferenz 2024

On the move – together!



Impressum

Herausgeberin: AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für
technologienpolitische Maßnahmen GmbH |
Raimundgasse 1/6 | A-1020 Wien

T: +43 1 26 33 444 | F: +43 1 26 33 444-10 |
office@austriatech.at | www.austriatech.at

Autor:innen:

Kristina Maria Brandstetter
Astrid Seitelberger

Die AustriaTech steht im 100%igen Eigentum des Bundes.

Generell wurde in dieser Broschüre die gendergerechte
Schreibweise berücksichtigt. Bei der Bezeichnung von Ämtern, Organisationen oder
Institutionen sind sämtliche Bezeichnungen geschlechtsneutral
zu verstehen.

AustriaTech übernimmt keine Haftung für Druckfehler und Änderungen.
Stand: Februar 2025

Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort	4
2	Über die ITS Austria Plattform	5
3	Tag 1.....	6
3.1	Eröffnung	6
3.2	ITS in Österreich – Status Quo und Ausblick.....	8
3.3	The Digital Journey: how to move from pilots to wide-scale deployment?	8
3.4	Podiumsdiskussion: Setting the Scene	9
3.5	Sessions	12
	Nordic+ scenery and activities	12
	Motorway Roadworks on an alpine crossing: a multimodal approach	13
	What do we do? Intelligent Transport Systems Switzerland	14
	C-ITS – eine europäische Erfolgsgeschichte	14
	International Cross-border Traffic Management – Traffic Information and Tactical Traffic Management.....	15
	Digitale Zwillinge im Mobilitätssektor	16
	Entwicklungen rund um den europäischen Mobilitätsdatenraum.....	16
3.6	Podiumsdiskussion: Attraktivität in der Branche steigern: Gemeinsam gegen den Fachkräftemangel	17
4	Tag 2.....	20
4.1	Sessions	20
	Forschungsstandpunkt: Wo muss die österreichische Forschung ansetzen und welche Kooperation braucht es zukünftig mit der Industrie?.....	20
	ULTIMO: Großflächiger Einsatz von AVs im ÖV	21
	How smart data keeps the urban region on its toes.....	21
	Digitalisierung und nachhaltige Logistik	22
	Learnings aus den österreichischen Testregionen.....	23
4.2	Podiumsdiskussion: Automatisierung in der Personenmobilität: Mehrwert und Akzeptanz	24
4.3	Verabschiedung und Fazit	26

1 Vorwort

On the Move – Together!

Unter dem Motto „on the move – together!“ stand die ITS Austria Konferenz 2024 im Zeichen der digitalen Transformation und der gemeinsamen Gestaltung der Mobilität von morgen. In einer Zeit zunehmender Vernetzung, komplexer Anforderungen und dynamischer Entwicklungen ist Zusammenarbeit essenziell, um nachhaltige, effiziente und innovative Mobilitätslösungen zu entwickeln. Gerade im Kontext der Digitalisierung unseres Mobilitätssystems geht es darum, gemeinsame Ziele zu verfolgen, langfristige Partnerschaften aufzubauen und Synergien zu nutzen.

Mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) engagieren wir uns für ein vernetztes Mobilitätsökosystem, das für alle zugänglich ist und echten Mehrwert bietet.

Die ITS Austria unterstützt und konzipiert dazu zahlreiche Initiativen und Projekte, um die Digitalisierung im Mobilitätssektor aktiv voranzutreiben. Die ITS Austria Konferenz bietet eine Plattform, um diese Entwicklungen sichtbar zu machen, Akteur:innen aus verschiedenen Bereichen zusammenzubringen und zentrale Themen in den Fokus zu rücken.

Eine der wesentlichen Grundlagen der digitalen Transformation ist ein effizientes Datenmanagement. Die Entwicklung des European Mobility Data Space sowie die Konzeption eines nationalen Mobilitätsdatenraums sind entscheidende Schritte, um eine vernetzte, multimodale und resiliente Mobilität zu ermöglichen. Die Verknüpfung und Nutzung von Daten erlaubt es, Mobilität nicht nur effizienter zu gestalten, sondern auch auf unvorhergesehene Ereignisse schneller und flexibler zu reagieren.

Österreich nimmt dabei eine zentrale Rolle als europäischer Kooperationspartner ein. Mit der Koordination grenzüberschreitender Projekte wie Crocodile, C-Roads und X4ITS trägt Österreich wesentlich zur Harmonisierung und Weiterentwicklung intelligenter Verkehrssysteme auf europäischer Ebene bei. Die Vernetzung von Betreiber:innen, Forschungseinrichtungen und Industrie fördert dabei einen nachhaltigen Fortschritt in der Mobilität.

Skalierbare und akzeptierte Mobilitätsangebote im Bereich der automatisierten Mobilität erfordern nicht nur technologische Innovationen, sondern auch geeignete gesetzliche Rahmenbedingungen. Nur durch enge Zusammenarbeit und ein gemeinsames Verständnis der Herausforderungen können die notwendigen Entwicklungen gezielt vorangetrieben werden.

Darüber hinaus spielen auch Finanzierung und rechtliche Rahmenbedingungen eine entscheidende Rolle für die erfolgreiche Digitalisierung und Automatisierung der Mobilität. Gleichzeitig muss die Mobilitätsbranche als attraktive Zukunftsbranche positioniert werden, um Fachkräfte zu gewinnen und gezielt in die Qualifizierung von Mitarbeiter:innen zu investieren.

Die ITS Austria Konferenz 2024 bewies eindrucksvoll, dass Zusammenarbeit der Schlüssel zur Mobilität der Zukunft ist.

Herzlichen Dank an alle Teilnehmer:innen und Mitwirkenden. Lassen Sie uns gemeinsam weiter voranschreiten!

DI Martin Russ

Generalsekretär ITS Austria



v. l. n. r. Gerhard Menzel (BMK),
Martin Russ (ITS Austria),
Kristina Brandstetter (AustriaTech),
Christian Sagmeister (ITS Austria)

2 Über die ITS Austria Plattform

Die ITS Austria ist die Plattform für intelligente Verkehrssysteme (Intelligente Transport Systems, kurz ITS) in Österreich. ITS bezieht sich auf die Integration von Informationstechnologie und Kommunikationstechnologie in Verkehrs- und Transportmanagement und ist somit ein Kernelement der digitalen Transformation der Mobilität. Das Ziel ist es, den Verkehr effizienter, sicherer und umweltfreundlicher zu gestalten. ITS-Anwendungen können Verkehrs- und Reiseinformationen in Echtzeit bereitstellen, den Verkehrsfluss optimieren, die Verkehrssicherheit verbessern und die Umweltauswirkungen des Verkehrs reduzieren.

ITS Austria fungiert dabei als österreichweite Plattform, die verschiedene Stakeholder, darunter Regierungsbehörden, Mobilitätsanbieter:innen, Industrie, Forschungseinrichtungen und andere Organisationen, zusammenbringt. Die Plattform fördert den Austausch von Wissen, Erfahrungen und Ressourcen, um die Entwicklung und Implementierung von ITS-Lösungen in Österreich zu fördern.

Dazu veranstaltet die AustriaTech gemeinsam mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) jedes Jahr die ITS Austria Konferenz.

Unter dem Motto „**On the move – together!**“ versammelten sich am **20. und 21. November 2024** insgesamt rund 130 Teilnehmer:innen zur bereits **15. ITS Austria Konferenz** im Festsaal des Bundesministeriums für Klimaschutz. Bei der erstmals zweitägigen Konferenz, stand heuer besonders die Zusammenarbeit für die digitale Transformation in der Mobilität im Zentrum. Der erste Tag der Konferenz fand auf Englisch statt, während der zweite Tag auf Deutsch abgehalten wurde.

Bei inspirierenden Vorträgen und Podiumsdiskussionen (inter)nationaler Expert:innen, wurden Entwicklungen rund um den europäischen Mobilitätsdatenraum, gemeinsame Maßnahmen zur Bekämpfung des Fachkräftemangels und Fokusthemen wie Automatisierung in der Mobilität abgedeckt.



3 Tag 1

3.1 Eröffnung

Durch die Konferenz führte **AustriaTech Geschäftsführer Martin Russ** in seiner **Rolle als Generalsekretär der ITS Austria**. Gemeinsam mit **Bernd Datler, Co-Chair der ITS Austria**, begrüßte er am ersten Tag Mobilitäts-Vordenker:innen, Innovator:innen und Enthusiast:innen aus Wirtschaft, Politik und Forschung.



»Unser diesjähriges Motto „on the move – together!“ verdeutlicht, wie wichtig es ist, gemeinsam zu arbeiten, gemeinsame Ziele zu verfolgen und wertvolle Partnerschaften aufzubauen!«

Martin Russ
ITS AUSTRIA, AUSTRIATECH

In seiner Einleitung betonte Martin Russ, dass erfolgreiche ITS-Lösungen in einem europäischen Umfeld harmonisiert sein müssen, um Interoperabilität sicherzustellen und somit den größten Mehrwert für die Nutzer:innen des Mobilitätssystems liefern zu können. Mit dieser internationalen Perspektive von ITS wird die Konferenz am ersten Tag erstmals in englischer Sprache abgehalten, dies liege sowohl an der Vielzahl internationaler Speaker:innen und Teilnehmer:innen als auch an der globalen Ausrichtung der Branche.

Bernd Datler ergänzte, dass es zahlreiche nationale, aber auch internationale Kooperationen mit Vertreter:innen des Ministeriums, der Betreiber, der Forschung sowie der Industrie gäbe. So werde gemeinsam ein Mobilitätsökosystem geschaffen, das für die Nutzer:innen von Mehrwert ist.

»Niemand kann die großen Themen allein lösen.«

Bernd Datler
CO-CHAIR ITS AUSTRIA



Zudem ging er näher auf die ITS-Austria Arbeitsgruppen, die sich auf die Bereiche Mobilitätsdaten, rechtliche Aspekte, integrierte Mobilitätsdienste und Verkehrsmanagement konzentrieren, näher ein. Diese hätten dieses Jahr bedeutende Fortschritte erzielt, aus denen nicht nur einzelne Projekte, wie etwa Sam-AT, KoDRM-AT und ESTRAL, sondern auch die gesamte Community ihren Nutzen ziehen könne. Datler verwies auf die Fortschritte der letzten zwei Jahre in Bezug auf den **Aktionsplan für die digitale Transformation in der Mobilität**, hielt jedoch auch fest, dass es bis zur Erreichung der geplanten Ziele noch ein weiter Weg sei, der gemeinsam beschritten werden kann. Bernd Datler hob drei Kernbereiche hervor, die er für die Konferenztage als besonders wichtig erachte:

Resilienz: Hier spiele ITS vor allem in der Informationsbereitstellung eine bedeutende Rolle. ITS kann entscheidend dazu beitragen das Mobilitätsökosystem resilienter zu machen indem über Alternativen im Falle von Störungen informiert wird.

Vorschriften und Regelungen: wie etwa die IVS-Richtlinie oder der Data Act. Der neue Umgang mit Daten hat einen direkten Einfluss auf die Geschäfts- und Betreibermodelle in der Mobilitätsbranche.

Künstliche Intelligenz (KI): KI verändere zahlreiche Aspekte des Lebens, einschließlich der Art und Weise, wie über Mobilitätslösungen informiert werde und wie diese genutzt werden. Daher sei hier Zusammenarbeit besonders entscheidend. Gemeinsam solle überlegt werden, wie KI bestmöglich in Lösungen und Ökosysteme integriert werden könne, um ihr Potenzial vollständig auszuschöpfen.

Bei der Anmeldung zur ITS Austria Konferenz wurden die Teilnehmenden darum gebeten, einige Fragen zu beantworten, dessen Ergebnisse zu Beginn des jeweiligen Konferenztages näher beleuchtet wurden:



Abbildung 1:
Welche der folgenden Bereiche erachten Sie als besonders wichtig für die Zusammenarbeit in der Mobilität der Zukunft?
Quelle: AustriaTech

Die fünf in der Grafik dargestellten Bereiche wurden von den Teilnehmenden als die wichtigsten für die Zusammenarbeit in der Mobilität der Zukunft bewertet. „Digital Infrastructure and Data Management“ hatte mit 55 Prozent Zustimmung höchsten Wert, gefolgt von „Mobility and Travel Information“.

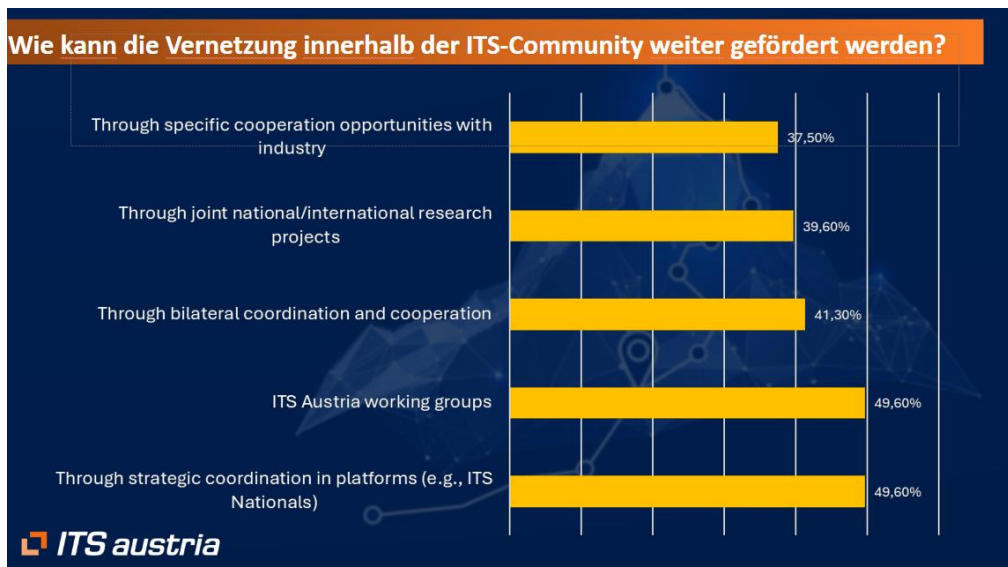


Abbildung 2:
Wie kann die Vernetzung innerhalb der ITS-Community weiter gefördert werden?
Quelle: AustriaTech

Die Vernetzung innerhalb der ITS-Community könne laut Angaben der Teilnehmenden (50 %) am besten durch strategische Koordination in den Plattformen sowie durch ITS Working Groups (50 %) gefördert werden, gefolgt von „bilaterale Koordination und Kooperation“ sowie „nationalen und internationalen Forschungsprojekte“.

3.2 ITS in Österreich – Status Quo und Ausblick

In seiner Keynote gab Gerhard Menzel, **Leiter der Stabstelle Intelligente Verkehrssysteme & Digitale Transformation des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie** einen umfassenden Überblick über Maßnahmen zur Förderung intelligenter Transportsysteme in Österreich mit Schwerpunkt auf Datenintegration, rechtlichen Rahmenbedingungen und vernetzter Mobilität und stellte aktuelle Förderprogramme vor.

Er ging auf den Aktionsplan „Digitale Transformation in der Mobilität (AP-DTM)“ und die Umsetzungsstrategie des Mobilitätsmasterplan 2030 im digitalen Bereich ein. Ziel sei es, durch einen besseren Umgang mit Daten innovative und effizientere Verkehrslösungen zu schaffen. Dabei liege ein weiterer Schwerpunkt auf der Integration von Mobilitätsdiensten. Hier gehe es darum, vernetzte und nutzerfreundliche Mobilitätsangebote zu entwickeln, die den Bedürfnissen der Bevölkerung gerecht werden.



» Es war eine äußerst bereichernde Erfahrung, gemeinsam über Themen wie Digitalisierung und ITS zu diskutieren. Diese enge Zusammenarbeit ist eine der größten Stärken Österreichs. «

Gerhard Menzel
BMK

Ein Schwerpunkt der Strategie liege auf der Optimierung und besseren Nutzung von Mobilitätsdaten, um innovative Dienste und effiziente Lösungen für die Nutzer:innen zu schaffen. Zudem werde die Förderung integrierter Mobilitätsdienste angestrebt, bei der verschiedene Verkehrsträger:innen, öffentlicher Verkehr, Sharing-Anbieter:innen und individuelle Mobilität nahtlos miteinander vernetzt werden sollen, um ein optimales Reiseerlebnis zu ermöglichen. Begleitend dazu werden Maßnahmen zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit, zum Wissensaufbau und zur Vernetzung von Akteur:innen umgesetzt. Ein weiterer wichtiger Punkt sei die Anpassung des rechtlichen Rahmens, um Innovationen und deren Markteinführung zu erleichtern. Schließlich ziele die Strategie darauf ab, durch integriertes Verkehrsmanagement eine bessere Verkehrssteuerung zu erreichen, Staus zu vermeiden und klimafreundliche Verkehrsträger zu fördern.

Neben den strategischen Maßnahmen unterstrich Gerhard Menzel auch die Bedeutung aktueller Förderprogramme heraus, die als Instrumente zur Unterstützung der Mobilitätswende dienen. Zum Abschluss betonte der Leiter der Stabstelle Intelligente Verkehrssysteme & Digitale Transformation des BMKs, wie wichtig die Umsetzung dieser Maßnahmen und Programme sei, um die Mobilitätswende in Österreich erfolgreich zu gestalten. Er hob die Bedeutung einer engen Zusammenarbeit zwischen öffentlichen Institutionen, Forschungseinrichtungen und Unternehmen hervor, um innovative Lösungen zu entwickeln und die Grundlage für ein modernes, nachhaltiges Verkehrssystem zu schaffen.

3.3 The Digital Journey: how to move from pilots to wide-scale deployment?

Christoph Stögerer, Vice President ITS, Products & Solutions bei SWARCO betonte in seiner Keynote, dass Österreich mit über 25 Jahren Erfahrung in Pilotprojekten als Vorreiter in der Mobilitätstransformation agiere. Er hob hervor, dass das Land durch frühzeitige Maßnahmen zur

Bewältigung von Mobilitäts- und Umweltproblemen eine solide Grundlage für die digitale Transformation geschaffen habe.

Ein zentraler Punkt seines Vortrags war die Rolle von Digitalisierung und Konnektivität als wesentlicher Treiber für die Weiterentwicklung des Mobilitätssystems. Er unterstrich, dass eine funktionierende Infrastruktur essenziell sei, um Echtzeitdatenaustausch, adaptive Systeme und nahtlose Nutzer:innenerlebnisse zu ermöglichen. Der Einsatz digitaler Technologien trage erheblich zur Effizienzsteigerung, Emissionsreduzierung und Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Datengetriebene Entscheidungen könnten dabei helfen, ein flexibles und zielgerichtetes Verkehrsmanagement zu etablieren.

Näher ging er auch auf die Bedeutung von Konnektivität und einer vernetzten Gesellschaft näher ein. Hier sei es wichtig, Mobilitätsdienste universell zugänglich zu machen und digitale Barrieren abzubauen. Durch die Integration verschiedener Verkehrsträger:innen – wie öffentlicher Verkehr, Privatfahrzeuge, Mikromobilität und Fußgängerverkehr – könne ein ganzheitliches Mobilitätssystem geschaffen werden. Die V2X-Technologie (Vehicle-to-Everything), die die Kommunikation zwischen Fahrzeugen, Infrastruktur und Menschen ermögliche, wäre dabei ein Schlüsselfaktor für diese Integration.

Ein weiterer Fokus lag auf der Herausforderung, nationale und EU-weite Unterstützung zu koordinieren, um Pilotprojekte in dauerhafte Lösungen zu überführen. Auch Stögerer verdeutlichte, dass die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteur:innen – basierend auf Vertrauen und gemeinsamen Geschäftsmodellen – essenziell sei.

»Wie können wir sicherstellen, dass unter den Akteuren Vertrauen herrscht, um wirklich gemeinsam zu arbeiten, Ideen und Konzepte offen zu teilen und Daten auszutauschen, damit wir den nächsten Schritt erreichen können?«

Christoph Stögerer
SWARCO



Gleichzeitig müssten Nachhaltigkeit und Sicherheit oberste Priorität haben. Hierbei spiele die Implementierung kooperativer intelligenter Verkehrssysteme (C-ITS) eine wichtige Rolle, um eine konsistente Servicequalität und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleisten.

Abschließend warf er einen Blick in die Zukunft: Der Übergang von Pilotprojekten zur breiten Umsetzung sei nicht nur eine große Herausforderung, sondern auch eine enorme Chance. Er betonte, dass die Erfahrungen und bewährten Praktiken der letzten 25 Jahre als Fundament dienen, um die digitale Transformation in der Mobilität weiter voranzutreiben.

3.4 Podiumsdiskussion: Setting the Scene

Im Zuge der ersten Podiumsdiskussion des beleuchteten die Expert:innen **Karin Sommer (Wirtschaftskammer Österreich)**, **Christoph Stögerer (SWARCO)**, **Heimo Hirner (FH Campus Wien)**, **Andreas Kronawitter (ITS-CH, mybuxi)** und **Trond Hovland (ITS Norway)** das zentrale Themen der Konferenz: Erfolgreiche Kooperation.

Karin Sommer forderte klare, kommunizierbare Ziele, um Forschungsinnovationen und entsprechende Budgets zu sichern. Sowohl auf nationaler als auch im EU-Kontext.



»Es wird zunehmend wichtiger, eine gemeinsame und verständliche Sprache zu entwickeln: Nur auf diese Weise können wir unsere Ziele wirkungsvoll und überzeugend kommunizieren.«

Karin Sommer
WIRTSCHAFTSKAMMER ÖSTERREICH

Ziel sei es, durch Forschung und Innovation die Wettbewerbsfähigkeit des nationalen, aber auch internationalen Mobilitätssektors zu stärken.

Dazu sei eine enge Zusammenarbeit zwischen Forschung, Industrie und verschiedenen Interessengruppen erforderlich. Der Zugang zu Ressourcen, wie Finanzmitteln, Daten und Infrastruktur, sowie eine schnelle Skalierung von Lösungen seien entscheidend. Zudem müsse die Arbeitskultur verändert werden, um schneller auf neue Anforderungen und auch Technologien zu reagieren und die digitale Wende erfolgreich etablieren zu können

Sie wies außerdem darauf hin, dass die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteur:innen und Ökosystemen unbürokratischer gestaltet werden müsse. Das Hauptproblem sei nicht der Wille zur Zusammenarbeit, sondern die bürokratischen Hürden, die den Prozess erschweren würden. Sie wünsche sich, dass neue Förderformate geschaffen werden, die den Verwaltungsaufwand reduzieren und die Zusammenarbeit erleichtern.

Heimo Hirner betonte, wie wichtig es sei, dass diese Konferenz eine internationale Perspektive hat, die über Österreich hinausgehe. Er sprach von den bestehenden Grenzen zwischen Institutionen, Forschung, Industrie und Regierungen, die weiterhin überwunden werden müssen. Grundlegende Probleme im Transportsektor bestehen besonders im Hinblick auf nahtlose, multimodale Angebote.

»Wir müssen die Bedürfnisse der Verbraucher:innen und Nutzer:innen in den Mittelpunkt stellen und gemeinsam mit ihnen an Lösungen arbeiten. Mein Ziel ist es, einen nahtlosen Transport zu schaffen.«

Heimo Hirner
FH CAMPUS WIEN



Außerdem thematisierte auch er, dass die Zusammenarbeit auf europäischer Ebene durch den hohen Aufwand in der Antragsstellung und Projektumsetzung erschwert werden würde. Universitäten der angewandten Wissenschaften seien auf Drittmittel angewiesen und setzen auf den Austausch mit der Industrie. Eine stärkere Forschungskollaboration und frühzeitiger Austausch mit der Industrie seien notwendig, um zukünftige Herausforderungen zu meistern.

Andreas Kronawitter äußerte, dass die Schweiz eigene Stärken habe, man jedoch manchmal mit gewissem Neid auf Österreich blicke, da das Land in vielen Bereichen scheinbar einen Schritt voraus sei. In der Zusammenarbeit zwischen Österreich und der Schweiz gäbe es jedoch bereits viele **gemeinsame Erfolge**.



» Ich bin überzeugt, dass wir, wenn wir unsere Kräfte vereinen, gemeinsam Großes erreichen können.«

Andreas Kronawitter
ITS-CH, MYBUXI

Als Beispiel für die Zusammenarbeit nannte er das Projekt „Linking Alps“, bei dem die Schweiz als ambitionierter Partner fungiere. Er hob hervor, dass die Schweiz auch im Bereich des autonomen Fahrens bereits gute gesetzliche Rahmenbedingungen habe. Trotzdem warnte er davor, dass unterschiedliche nationale Regelungen in Europa zu Problemen führen könnten, ähnlich wie beim Eisenbahnsystem, in dem jedes Land eigene Standards habe. Daher sei es entscheidend, in den kommenden Jahren auf eine harmonisierte Gesetzgebung hinzuarbeiten, die europaweit kompatibel ist. Ein solcher einheitlicher Rahmen sei sowohl aus industrieller als auch politischer Sicht essenziell und müsse durch gemeinsame Pilotprojekte und enge Zusammenarbeit entwickelt werden.

Zudem erwähnte Andreas Kronawitter, dass es notwendig sei, Innovationen im Mobilitätssektor effektiver umzusetzen, da oft nach anfänglicher Förderung von Ideen die Entwicklung ins Stocken gerate. Dabei kritisierte er, dass Europa Innovationen entwickle, aber oft die Umsetzung und Kommerzialisierung nicht ausreichend vorantreibe, wodurch ausländische Akteure wie etwa die USA profitieren würden. Eine stärkere Vernetzung von Ideen und eine schnellere Umwandlung in Geschäftsmodelle, verbunden mit mehr Risikokapital im Mobilitätssektor, wären hier notwendig.

Er unterstrich, dass die Zusammenarbeit zwischen den kleineren Ländern Europas deutlich intensiviert werden müsse. Diese Länder hätten oft die Ideen, das nötige Kapital und seien flexibler als die großen europäischen Staaten. Für ihn sei diese Zusammenarbeit ein „Powerhouse“, das Vielfalt bringe. Wenn diese Zusammenarbeit funktioniere, könne sie auch weltweit erfolgreich sein.

Auch Trond Hovland unterstrich die Bedeutung der Zusammenarbeit zwischen Forschung, Industrie, Öffentlichkeit und Behörden. Man müsse deren Grenzen einreißen, um zusammenarbeiten zu können.

Er lieferte spannende Einblicke in multimodale Themen, die den Austausch und die Integration verschiedener Verkehrsmittel wie Schiene, Luft und See erfordern. Besonders wichtig seien dabei die Knotenpunkte zwischen den Verkehrsmitteln, wie Bahnhöfe und Bushaltestellen. Logistik und Gütertransporte würden eine zentrale Rolle im ITS-Bereich spielen.

Er betont, dass Zusammenarbeit auch für Länder wie Norwegen entscheidend sei und dass man über nationale Grenzen hinausblicken müsse, um gemeinsam an einem Strang zu ziehen. In den nordischen Ländern läge der Fokus derzeit verstärkt auf den Regionen, da es dort widersprüchliche Ziele gibt, etwa zwischen der Taxibranche, die auf Einnahmen angewiesen sei, und dem öffentlichen Sektor, der den öffentlichen Nahverkehr subventioniere. Um diese Konflikte zu lösen, wurden Kooperationsplattformen zwischen der Branche, den Reisenden und den Behörden eingerichtet.

Dem folgend widmete sich Trond Hovland im Detail dem Thema Kooperation:

**» Meiner Ansicht nach gibt es bei der Zusammenarbeit drei Phasen:
Kontakte, Kompetenz und den Ressourcenpart. «**

Trond Hovland
ITS NORWAY



Zuerst gehe es um das Kontakt-Netzwerk, um einen Überblick über die laufenden Entwicklungen zu bekommen. Danach folge die Kompetenz-Ebene, auf der man das Wissen und die Erkenntnisse, etwa aus der Forschung, austausche. Wenn diese beiden Ebenen etabliert seien, könne man tiefer in die Ressourcennutzung eintauchen, um die Ressourcen des Netzwerks zu bündeln und gemeinsam etwas umzusetzen.

Christoph Stögerer betonte an dieser Stelle, dass Zusammenarbeit und Integration entscheidend seien, um einen Mehrwert für die Nutzer:innen zu schaffen:



» Zusammenarbeit ist entscheidend und gilt als zentrales integratives Element. Wir müssen die Punkte verbinden und die verschiedenen Elemente richtig zusammenbringen, um am Ende einen Mehrwert für die Nutzer:innen zu schaffen.«

Christoph Stögerer
SWARCO

Er verglich den Prozess mit dem Bau eines Hauses, bei dem ein solides Fundament notwendig sei. Dies bedeute, dass Technologien, Anwendungsfälle und Pilotprojekte zunächst im kleinen Maßstab umgesetzt werden müssen, bevor sie auf größere Maßstäbe, Städte und Länder ausgeweitet werden können. Ein weiteres Schlüsselement seien Daten: der Zugang zu ihnen, ihre Qualität und die Analysen, die darübergelegt werden, um das Fundament für komplexere Integrationen und Anwendungsfälle zu schaffen. In Zusammenarbeit mit Städten, Straßenbehörden und anderen Akteur:innen werde zudem der Dialog gesucht, um die Bedürfnisse der verschiedenen Interessengruppen – von Betreiber:innen bis hin zu Verkehrsteilnehmer:innen – zu verstehen und zu optimieren.

Zusammenarbeit sei auf mehreren Ebenen notwendig. Er hob hervor, wie wichtig der Austausch von Best Practices zwischen verschiedenen Ländern und Geschäftspartnern sei, um voneinander zu lernen und erfolgreiche Ansätze zu identifizieren. Er betonte außerdem, dass es wichtig sei, auch mit Wettbewerber:innen zusammenzuarbeiten. Diese Zusammenarbeit erfordere aber auch Vertrauen, das erst aufgebaut und verdient werden müsse.

3.5 Sessions

Nordic+ scenery and activities

Trond Hovland (Managing Director, ITS Norway) stellte in seinem Vortrag die zentralen Initiativen und Ziele des Nordic+ Netzwerks vor, das sich für eine nachhaltige, intelligente und vernetzte Mobilität in den nordischen Ländern einsetzt. Im Fokus stand die Vision, diese Region zur weltweit führenden in Sachen Integration und Nachhaltigkeit zu machen.

Das Nordic+ Netzwerk vereint über 400 Mitglieder aus Mobilitäts- und Transportunternehmen, Städten, Behörden und akademischen Institutionen. Dieses Netzwerk fördere nicht nur den Wissensaustausch, sondern ermögliche durch regelmäßige Veranstaltungen und Webinare die Entwicklung innovativer Projekte und die Einbindung von Investoren. Ein Highlight ist die Einführung von NOMAD (Nordic Open Mobility and Digitalization) -einer Mobility-as-a-Service-Plattform (MaaS), die ein nahtloses Reiseerlebnis schaffe. Nutzer:innen können so über verschiedene Apps auf Mobilitätsdienste zugreifen, ähnlich einem "Roaming" in der Telekommunikation. Das Netzwerk sei ein wichtiger Akteur bei der Förderung neuer Projekte, der Generierung von Marktinformationen und der Unterstützung von Wachstum in der Branche.

Ein weiterer Schwerpunkt des Vortrags war die Bedeutung von ITS auch im maritimen Bereich. Hovland unterstrich, wie digitale Technologien die Effizienz und Sicherheit auf Seewegen erhöhen können, und betonte die Rolle der nordischen Länder als Vorreiter in der maritimen Logistik.

» Die Formulierung eines Konzepts oder einer Idee führt oft dazu, dass es eine breitere Anziehungskraft entwickelt, und die Zusammenarbeit gestärkt wird. «

Trond Hovland
ITS NORWAY



Motorway Roadworks on an alpine crossing: a multimodal approach

Martin Müllner, Team Verkehrsinformation der ASFINAG, präsentierte in seinem Vortrag ein umfassendes Konzept zur Bewältigung der Herausforderungen bei Autobahn-Baustellen auf einer alpinen Transitstrecke am Beispiel Tauernkorridor / A10 zwischen Salzburg und Villach

Das Hauptziel des Projekts sei es, die Bauzeit so kurz wie möglich zu halten und durch innovative Ansätze die Auswirkungen auf den Verkehr zu minimieren. Die Bauarbeiten seien in drei Phasen unterteilt, wobei größere Verkehrseinschränkungen erst ab September 2023 einträten. Der Verkehr während der Sommermonate bleibe ungestört, um den Urlaubsreiseverkehr nicht zu beeinträchtigen.

Das Besondere: Um Staus und Verkehrsprobleme zu reduzieren, setze das Projekt auf einen multimodalen Ansatz. Dazu gehören unter anderem der Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel, wie zusätzliche Züge und Busse, sowie die Priorisierung von Bussen auf dem Seitenstreifen. Zudem wurden neue Park-and-Ride-Anlagen errichtet, um Pendler:innen den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu erleichtern. Echtzeit-Verkehrsinformationen, etwa zu Reisezeiten und Parkplatzverfügbarkeiten, würden über moderne Kommunikationssysteme bereitstehen. Hierzu werden Technologien wie C-ITS (kooperative intelligente Transportsysteme) und WiFi/Bluetooth-Sensoren für die Reisezeiterfassung eingesetzt.

Die Maßnahmen werden durch langfristige Informationsangebote ergänzt, etwa tägliche Prognosen zur Stauwahrscheinlichkeit, sowie durch Echtzeit-Updates zu Verkehrszuständen und alternativen Mobilitätsoptionen. Die Kommunikation erfolge über eine Vielzahl von Kanälen, darunter Verkehrsnachrichtendienste sowie Webcams.

Müllner betonte die enge und wichtige Zusammenarbeit mit Partner:innen wie ÖAMTC (Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club), Hitradio Ö3 (österreichischer Hörfunksender), der ÖBB und regionalen Behörden.



» Ohne die Zusammenarbeit und Kooperation mit den Akteur:innen wären all diese Aktivitäten und Projekte nicht möglich gewesen. «

Martin Müllner
ASFINAG

Das Projekt zeige, wie durch den Einsatz moderner Technologien und die Förderung nachhaltiger Mobilität die negativen Auswirkungen von Bauarbeiten auf hochfrequentierten Transitstrecken erheblich reduziert werden können. Mit der Fertigstellung 2025 solle die A10 wieder voll leistungsfähig und gleichzeitig besser auf zukünftige Herausforderungen vorbereitet sein.

What do we do? Intelligent Transport Systems Switzerland

Andreas Kronawitter, Director der Intelligent Transport System Schweiz (ITS-CH) und Gründer von mybuxi, betonte in seinem Vortrag die Vision, das Mobilitätssystem sicherer, effizienter und widerstandsfähiger zu gestalten.

Ein zentrales Thema der ITS-CH seien Mobilitäts-Hubs, die nicht nur in urbanen, sondern auch in ländlichen Regionen eine essenzielle Rolle spielen. Ziel sei es, ein Mobilitätsökosystem zu schaffen, in dem durch offene Schnittstellen ein gut vernetztes System entsteht, das von vielen möglichst einfach genutzt werden kann. Dabei liege die Herausforderung nicht in der Technologie, sondern vielmehr in regulatorischen Hürden, Missverständnissen über Wettbewerb und anderen systemischen Problemen.

Andreas Kronawitter thematisierte zudem Beispiele für automatisiertes Fahren wie das von LOXO (autonom fahrende Lieferfahrzeug für die Paketzustellung). Hier stelle sich die Frage, wie die Technologie auch im Bereich der individuellen oder Shared Mobility eingesetzt werden kann. Weiters sei die Barrierefreiheit ein wichtiger Aspekt in der Arbeit der ITS-CH. Trotz hoher Investition in den öffentlichen Verkehr sei ein Großteil des Landes weiterhin ohne Auto schwer zugänglich. Hier zeige die Accessibility Map, dass es grundlegender Veränderungen bedürfe, um den öffentlichen Nahverkehr für alle zugänglich zu machen.

*»Nachdem Menschen Grenzen überschreiten,
ist dies nicht nur ein Problem innerhalb eines Landes,
sondern auch zwischen Ländern.«*

Andreas Kronawitter
ITS-CH



Außerdem betonte er, dass es nicht zumutbar wäre, dass Menschen sich auf unzähligen Apps registrieren müssen, nur um von A nach B zu gelangen. Ein Handeln auf nationaler Ebene sei notwendig, um den Zugang zu Mobilitätsdiensten so einfach wie möglich zu gestalten

C-ITS – eine europäische Erfolgsgeschichte

Die Entwicklung von C-ITS (Kooperative Intelligente Verkehrssysteme) sei laut **Kathrin Hagemann, Technical Consultant Harmonization of Cooperative ITS Services**, nicht nur eine einzelne, sondern eine Vielzahl an Erfolgsgeschichten:



*»Es ist wirklich eine europäische Erfolgsgeschichte, auf die anderen
Regionen der Welt neidisch sind. Es ist nicht nur eine einzige
Erfolgsgeschichte, sondern zahlreiche europäische Erfolgsgeschichten,
eigentlich unzählige Erfolgsgeschichten«*

Kathrin Hagemann
IAV

Ein entscheidender Meilenstein sei die funktionale Harmonisierung im Bereich C-ITS. Der Beginn war durch individuelle Pilotprojekte geprägt, entwickelte sich aber durch Programme wie C2C CC (Car-to-Car Communication Consortium) und C-Roads stetig weiter. Ein bedeutender Erfolg sei das Memorandum of

Understanding (MoU) zwischen C-Roads und dem C2C CC. Automobilhersteller wie VW in Zusammenarbeit mit Städten haben maßgeblich dazu beigetragen, dass die Infrastruktur in Städten besser auf die Anforderungen moderner Fahrzeuge abgestimmt ist.

Ein Beispiel hierfür ist zudem die IVI-Message (In-Vehicle Information), die unter anderem Geschwindigkeitsbegrenzungen anzeigt. In einfachen Szenarien, wie Fahrstreifen eins, Fahrstreifen zwei und einem Pannestreifen, sei die Darstellung klar. Doch um mit komplexeren Fällen, wie etwa Ausfahrten oder mehrspurigen Fahrbahnen innerhalb Europas umzugehen, sei eine präzise Harmonisierung nötig, die durch C-Roads erfolgreich umgesetzt wurde.

Laut Kathrin Hagemann sei die Kooperation zwischen öffentlichen und privaten Akteuren sowie die Einbindung von Regulierungsbehörden maßgebend für den Erfolg von C-ITS. Zukünftig liege der Fokus auf Compliance-Bewertungen, die durch das Car2Car Konsortium unterstützt werden. Ziel sei es, den Austausch von Nachrichten automatisiert zu überprüfen und sicherzustellen, dass diese den festgelegten Spezifikationen entsprechen.

International Cross-border Traffic Management – Traffic Information and Tactical Traffic Management

Brane Nastran, Head of Traffic Information Centre des slowenischen Autobahnbetreibers DARS ging in seiner Präsentation näher auf die Entwicklung und Bedeutung eines umfassenden internationalen Verkehrsinformations- und Management-Systems ein. Im Zentrum stehe dabei ein gemeinsamer Traffic Management Plan (TMP-App), der eine koordinierte Verkehrssteuerung über Ländergrenzen hinweg ermögliche. Das Projekt beruht auf einer Zusammenarbeit zwischen Slowenien, Österreich, Ungarn, Italien und Kroatien. Dabei werden relevante Verkehrsdaten wie Staus, Baustellen, Informationen aus Webcams oder von Rastplätzen ausgetauscht, um so Informationen harmonisieren zu können sowie Maßnahmen länderübergreifend abzustimmen, um den Verkehr effizient zu lenken.

Mit der Veröffentlichung der TMP-App im Rahmen des Projekts Crocodile im Jahr 2014 entstand ein System, das Verkehrspläne nicht nur dokumentiert, sondern auch in praktische Anwendungen und Karten übersetzt. Die App ermöglicht es, verkehrsrelevante Ereignisse wie Baustellen oder Blockaden zu erfassen und zu verwalten. Auf Basis von Geschwindigkeit und Effizienz werden optimale Umleitungen vorgeschlagen und aktiviert.

Die Anwendung bietet zwei Ebenen der Zusammenarbeit: Zum einen den allgemeinen Austausch von Verkehrsinformationen über Plattformen wie Datex und zum anderen die detaillierte Verwaltung und Koordination spezifischer Ereignisse, die internationale Auswirkungen auf das Autobahnnetz haben. Klare Anforderungen definieren, wie neue Betreiber:innen in das System integriert werden können, darunter technische Voraussetzungen, Ansprechpartner:innen und geografische Informationen zu betreuten Autobahnabschnitten.

»Am Ende begannen wir, alle Informationen miteinander auszutauschen. Wir stellten fest, dass wir wussten, was zu tun ist und dass wir im selben Boot sitzen. Deswegen war es ein großer Erfolg.«

Brane Nastran
DARS



Zukünftig solle die TMP-App weiter ausgebaut werden, um zusätzliche Länder, Betreiber:innen und Systeme zu integrieren. Ziel sei es, die grenzüberschreitende Mobilität weiter zu verbessern und den internationalen Austausch von Verkehrsinformationen zu optimieren.

Digitale Zwillinge im Mobilitätssektor

Der Vortrag von **András Selmeczy, ITS Development Engineer der Magyar Közút Nonprofit Zrt. – Hungarian Public Roads**, widmete sich der Rolle digitaler Zwillinge im Mobilitätssektor und beleuchtete deren Vorteile, Implementierungsmöglichkeiten sowie die ungarischen Erfahrungen in diesem Bereich. Ein digitaler Zwilling ist eine virtuelle Darstellung eines physischen Objekts oder Systems, das über seinen gesamten Lebenszyklus hinweg aktualisiert werde. Durch die Nutzung von Echtzeitdaten, Simulationen und Technologien wie etwa künstlicher Intelligenz ermöglicht der digitale Zwilling ein dynamisches Abbild der Realität.

In seiner Session ging er näher auf ein bilaterales Pilotprojekt zwischen Österreich und Ungarn ein, das den Einsatz digitaler Zwillinge in der Verkehrsinfrastruktur untersuche. Die Nutzung digitaler Zwillinge bietet dabei zahlreiche Vorteile, darunter reaktive, proaktive und prädiktive Maßnahmen: Mithilfe detaillierter Datenanalysen können Probleme frühzeitig erkannt, potenzielle Herausforderungen vorhergesehen und präventive Lösungen entwickelt werden. Ein tieferes Verständnis der Verkehrsprozesse und Ereignisse ermöglicht es, fundierte Entscheidungen zu treffen, die sowohl Kosten als auch Zeit sparen.



»Dieses Projekt wäre ohne Kooperationen nicht möglich gewesen. Jedes Mitglied hat sein Wissen und Know-how in das System eingebracht, um es realisieren zu können.«

András Selmeczy
MAGYAE KÖZÚT NONPROFIT ZRT. - HUNGARIAN PUBLIC ROADS

Abschließend betonte er die generelle Bedeutung digitaler Zwillinge als transformative Technologie im Mobilitätssektor. Durch ihre Integration lassen sich Verkehrsabläufe optimieren sowie nachhaltige und sichere Lösungen für die Zukunft entwickeln. Ein besseres Verständnis der Straßenbedingungen ermögliche fundiertere Entscheidungen und eine effizientere Nutzung von Daten – eine zentrale Aufgabe für Straßenbetreiber, die proaktiver auf die Herausforderungen der modernen Mobilität reagieren müssen.

Entwicklungen rund um den europäischen Mobilitätsdatenraum

Damaris Gruber, Teamleiterin Managing Mobility Data bei AustriaTech, ging in ihrem Vortrag näher auf die Entwicklungen rund um den Europäischen Mobilitätsdatenraum (European Mobility Data Space – EMDS) und dessen Umsetzung ein. Der EMDS ist ein zentraler Bestandteil der europäischen Datenstrategie und soll den sicheren und effizienten Austausch von Mobilitätsdaten innerhalb der EU fördern.

EMDS zielt darauf ab, datengetriebene Innovationen im Bereich Mobilität und Verkehr zu ermöglichen und so sowohl wirtschaftliche als auch gesellschaftlichen Mehrwert zu schaffen. Im Auftrag der Europäischen Kommission (EC) wurden Studien zu Governance-Strukturen und technischen Grundlagen

durchgeführt. Diese sollen bis Ende 2024 abgeschlossen sein und anschließend in ein Umsetzungsprojekt münden. Zudem sei die Gründung eines Europäischen Digitalen Infrastrukturkonsortiums (EDIC) für Mobilität und Logistik in Planung.

Aus der Perspektive der ITS spiele die ITS-Richtlinie (2010/40/EU) eine zentrale Rolle, da sie den rechtlichen Rahmen für den Zugang zu Mobilitätsdaten definiert. Nationale Zugangspunkte (NAPs), die den Datenaustausch regeln, sind dabei essenziell. Seit 2021 arbeitet die europäische Initiative NAPCORE an der Interoperabilität dieser Zugangspunkte, um eine einheitliche Mobilitätsdateninfrastruktur zu schaffen. Diese Zugangspunkte werden in Zukunft integraler Bestandteil des EMDS sein.

Die Studie „KoDRM-AT“, die von 2023 bis 2025 läuft, soll einen detaillierten Roll-out-Plan für den österreichischen Mobilitätsdatenraum entwickeln. Ziel sei es alle vorhandenen und notwendigen Kompetenzen, zusammenzuführen, etwa durch regionale und sektorale Mobility Data Space Initiativen oder Forschungsprojekte.

»Wir haben versucht, alle Kompetenzen, Erfahrungen und Kapazitäten zusammenzuführen, die in Österreich bereits vorhanden sind. Ziel ist es, alles in Rollout-Plänen für einen österreichischen Mobility Data Space zu definieren.«

Damaris Gruber
AUSTRIATECH



Data Spaces vereinen dabei unterschiedliche Modelle des Datenaustauschs. Diese reichen von der Bereitstellung der Daten über zentrale Hubs bis hin zur kooperativen Nutzung in Datenökosystemen und der kommerziellen Vermarktung auf Datenmarktplätzen. Wichtig bei der Ausgestaltung: die Orientierung an konkreten Anwendungsfällen, wie etwa digitale Verkehrsmaßnahmen (ESTRAL) und multimodales Verkehrsmanagement in Echtzeit (SAM-AT). Auch Unfallprävention, barrierefreie Mobilität und intermodale Reisebuchung seien wichtige Einsatzbereiche.

Ab 2025 soll der österreichische Mobilitätsdatenraum auf Basis des KoDRM-AT-Rollout-Plans in Einklang mit europäischen Entwicklungen umgesetzt werden. Dabei liege der Fokus auf spezifischen, wertschöpfenden Anwendungsfällen und der vollständigen Integration des nationalen Zugangspunkts für Mobilitätsdaten.

3.6 Podiumsdiskussion: Attraktivität in der Branche steigern: Gemeinsam gegen den Fachkräftemangel

In der zweiten Diskussion des Tages erörterten Expert:innen wie **Anna Huditz (AIT Austrian Institut of Technology)**, **Thomas Kreiter (ÖBB Infrastructure)**, **Lina Mosshammer (POINT&)**, **Georg Gartner (TU Wien)**, **Manfred Tadler (L Wiener Linien)** und **Daniel Watzenig TU-Graz)**, wie die Mobilitätsbranche ihre Attraktivität erhöhen könne, um mehr potentielle Arbeitskräfte zu erreichen.

Ana Huditz betonte, dass die Zahl der Studierenden in Mobilitätsstudiengängen stark gesunken sei. Sie sieht frühe Spezialisierung kritisch und plädiert für eine stärkere Fokussierung auf breite Grundlagen. Hohe Erwartungen gegenüber von Berufseinsteiger:innen wären zudem eine zusätzliche Hürde.



»Viele möchten von Beginn an in Richtung Nachhaltigkeit gehen, einen tieferen Sinn verfolgen oder die Welt von außen verändern. Aber man muss sich trotzdem zuerst die Kernkompetenz aneignen, um dann im Detail etwas verändern zu können.«

Anna Huditz
AIT

Lina Mosshammer wies auf die Bedeutung von Diversität und Role Models und Netzwerke wie etwa "Women in Mobility" hin, um Frauen in der Mobilitätsbranche sichtbarer zu machen. Mehr Frauen in Mobilitätsstudiengängen und Teams könnten langfristig auch mehr weibliche Nutzerinnen in der Mobilitätsbranche generieren.



» Es bereichert die Branche enorm, wenn wir vielfältigen Perspektiven einbringen!«

Lina Mosshammer
POINT&

Thomas Kreiter erklärte, dass der Netzausbau bis 2030 zahlreiche Fachkräfte erfordern würde und die ÖBB ein breites Spektrum an Jobs – von manuell bis High-Tech – bieten. Obwohl die nachhaltige Ausrichtung der ÖBB attraktiv sei, gäbe es dennoch Engpässe in bestimmten Berufen. Er sei davon überzeugt, dass ein gezieltes Einstellen auf die kommende Generation essenziell sei. Wichtig sei es, nicht nur neue Talente zu gewinnen, sondern diese auch langfristig im Unternehmen zu halten. Die nachfolgende Generation habe eine eigene Vorstellung davon, wie sie arbeiten möchte. Dabei geht es nicht nur um die Generation Z, sondern vor allem um nachfolgende Generationen, die eine ganz eigene Vorstellung davon hat, wie sie arbeiten möchte.



»Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, braucht es konkrete Angebote und eine hohe Flexibilität. Entscheidend sind lebensphasenorientierte Arbeitsbedingungen, die berücksichtigen, dass die Bedürfnisse der Mitarbeitenden in verschiedenen Lebensabschnitten unterschiedlich sind.«

Thomas Kreiter
ÖBB INFRASTRUCTURE

Daniel Watzenig unterstrich, dass die Digitalisierung interdisziplinäres Arbeiten erfordere und neben Spezialist:innen auch Generalist:innen gefragt seien. Besonders in Bereichen wie Künstlicher Intelligenz und soziotechnischen Lösungen sei dies von Bedeutung. Universitäten müssten über das reine Wissen hinaus auch Verantwortungsbewusstsein und Beschäftigungsfähigkeit fördern. Daniel Watzenig halte es zudem für zielführend und sinnvoll eigenständige Studienangebote zu entwickeln, die den aktuellen und zukünftigen Anforderungen des Arbeitsmarkts gerecht werden. Bei der TU Graz beispielsweise sei es ab

nächstem Jahr möglich Künstliche Intelligenz im Bachelor und Master zu studieren.

»Gerade ein Thema wie Künstliche Intelligenz ist aus einer geschlechterneutralen Perspektive besonders spannend, da es sowohl junge Frauen als auch junge Männer gleichermaßen anspricht.«

Daniel Watzenig
TU GRAZ



Manfred Tadler erläuterte, wie praxisnahe Ausbildung bei den Wiener Linien umgesetzt werde, etwa durch einen eigenen Bildungscampus und innovative Formate wie Hackathons. Dabei gehe es um Teamarbeit und Ideenfindung, aber auch um die Vermittlung grundlegender Kompetenzen.



»Wichtig ist es, die Grundlagen der Digitalisierung zu vermitteln und dabei insbesondere die Angst davor zu nehmen. Es geht nicht darum, eine hochspezialisierte IT-Expert:in zu sein, sondern die Grundlagen zu beherrschen.«

Manfred Tadler
WIENER LINIEN

Georg Gartner betonte, dass junge Menschen eine klare Vision benötigen. Es gehe nicht nur um die Produktion von Fahrzeugen, sondern um Mobilität als Dienstleistung. Nach dem Studium sollten den Absolvent:innen mehr Karrierewege offenstehen als zuvor.

»Wir müssen 17- und 18-Jährigen eine inspirierende Vision für ihre Zukunft bieten. Studienrichtungen, die dies überzeugend vermitteln, haben es deutlich leichter, engagierte Nachwuchskräfte zu gewinnen.«

Georg Gartner
TU WIEN



Die Speaker:innen waren sich einig, dass die Mobilitätsbranche eine gemeinsame „Geschichte“ brauche, um junge Talente zu begeistern. Maßnahmen wie Bildungsinitiativen in Schulen, flexible Arbeitsmodelle und ein verstärkter Fokus auf Diversität und praxisnahes Lernen wurden als zentrale Hebel genannt. Anna Huditz wünschte sich für die Zukunft mehr öffentliche Verkehrsmittel und Mobilitätslösungen im ländlichen Raum, während Lina Mosshammer die positiven Veränderungen in der Branche weiter vorantreiben möchte. Thomas Kreiter sah kein grundsätzliches Attraktivitätsproblem, plädierte jedoch für Maßnahmen zur langfristigen Fachkräftegewinnung. Manfred Tadler hob die Bedeutung von Öffentlichkeitsarbeit hervor und sieht Veranstaltungen wie die ITS Austria Konferenz als wertvolle Plattformen. Die Diskussion machte deutlich, dass Diversität, Innovation und praxisnahe Ausbildung zentrale Elemente sind, um die Branche zukunftsfähig zu gestalten.

4 Tag 2

4.1 Sessions

Forschungsstandpunkt: Wo muss die österreichische Forschung ansetzen und welche Kooperation braucht es zukünftig mit der Industrie?

Anna Huditz, Leiterin der Competence Unit Transportation Infrastructure Technologies am AIT (Austrian Institute of Technology) beleuchtete in ihrem Vortrag die Bedeutung von Kooperationen zwischen Forschungseinrichtungen und der Industrie. Der Wissenstransfer, die Vermeidung von Doppelarbeit und die Beschleunigung von Innovationen seien entscheidende Faktoren. Kooperationen könnten zudem den Zugang zu knappen Fachkräften und teurer Forschungsinfrastruktur erleichtern. Auch die Ausrichtung der Forschung auf die Bedürfnisse der Industrie sei essenziell, da der Nutzen nur dann gegeben sei, wenn Ergebnisse direkt anwendbar seien.



»Diese Transparenz und der gemeinsame Weg sind entscheidend. Gerade in Bereichen wie Mobilität, wo es Überschneidungen und Ergänzungen gibt, wäre es wichtig, sich zusammzusetzen und die Zusammenarbeit zu stärken.«

Anna Huditz
AIT

Sie verdeutlichte ihre Punkte mit Beispielen gescheiterter Projekte, um die Herausforderungen von Kooperationen aufzuzeigen. So scheiterte die Zusammenarbeit zwischen Ford und Lyft zur Entwicklung autonomer Taxis an einer fehlenden gemeinsamen Vision. Unterschiedliche Ziele der Partner:innen führten zu Spannungen und letztlich zur Beendigung der Kooperation. Huditz betonte, wie wichtig es sei, von Anfang an klare Ziele zu definieren. Ein weiteres Beispiel betraf autonome Shuttles in Wien und anderen Städten, die an fehlenden Rahmenbedingungen und vor allem mangelnder langfristiger Unterstützung scheiterten. Dies zeige, wie essenziell politische und institutionelle Rahmenbedingungen seien, um Forschungsergebnisse in die Praxis umzusetzen.

Ein häufiges Problem sei dabei die Finanzierung und Skalierbarkeit von Projekten. Auch wenn Prototypen erfolgreich entwickelt würden, scheitere die breite Umsetzung oft an den hohen Kosten der letzten zehn Prozent eines Projekts. Unternehmen müssten bereits vorab planen, wie sie Forschungsergebnisse in den Betrieb integrieren können. Andernfalls drohten wichtige Innovationen in der Schublade zu verschwinden oder von ausländischen Märkten übernommen zu werden.

Ein weiteres Hindernis sei das mangelnde Vertrauen zwischen Partner:innen. Gerade bei Projekten, die geistiges Eigentum und Wettbewerbsvorteile betreffen, zögerten viele Unternehmen, ihre Daten zu teilen. Dies verhindere oft eine effektive Zusammenarbeit. Huditz betonte, dass klare Vereinbarungen über den Umgang mit geistigem Eigentum und eine transparente Kommunikation entscheidend seien.

Sie führte zudem an, dass unrealistische Erwartungen und zu kurze Projektlaufzeiten Projekte behindern könnten. So scheiterte ein Projekt der Universität Stuttgart und Audi zur Entwicklung autonomer Fahrassistenzsysteme auf Autobahnen an einer begrenzten Testumgebung und einem zu knappen Zeitrahmen. Langfristige Planung und die Bereitschaft, Projekte über längere Zeiträume zu finanzieren, seien daher essenziell.

ULTIMO: Großflächiger Einsatz von AVs im ÖV

Christoph Glauser, CEO der ArgYou AG, präsentierte das Horizon-Europe-Projekt ULTIMO, das den großflächigen Einsatz autonomer Fahrzeuge (AVs) im öffentlichen Verkehr zum Ziel habe. Die Tests finden an den drei Pilotstandorten in Oslo, Genf und Herford statt, wo die Technologie unter anspruchsvollen Bedingungen erprobt werde. Dabei komme sowohl bestehende als auch neue AV-Technologien und Plattformen zum Einsatz, die durch Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen (*MaaS* und *LaaS*) ergänzt würden. Damit soll gezeigt werden, dass autonome Shuttles auch in komplexen urbanen Szenarien zuverlässig funktionieren können.

Ein Schwerpunkt von ULTIMO liege auf dynamischen und flexiblen Mobilitätslösungen wie Tür-zu-Tür-Diensten sowie der Integration von autonomen Shuttles in bestehende Verkehrsnetze. Neben den technologischen Aspekten berücksichtige das Projekt auch Umweltfaktoren wie die Reduktion von Verkehr, Lärm und CO₂-Emissionen. Gleichzeitig würden Fragen der Verkehrssicherheit, Regulierungen und die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle adressiert werden.

»Es ist ganz wichtig, dass die Wissenschaft hier systematisch mitmacht und auch die KPIs mitnimmt.«

Christoph Glauser
ARGYOU AG



Die technische Umsetzung werde durch eine eigens entwickelte Plattform unterstützt, die unter anderem eine Passagier-App sowie zentrale Steuerungseinheiten umfasse. ArgYou trage mit seinem "impact first"-Ansatz zur Evaluierung und Optimierung der Wirkung des Projekts bei. Hierzu gehöre auch das Monitoring von Schlüsselindikatoren (KPIs) und die Unterstützung der Kommunikation und Verbreitung der Projektergebnisse.

Das Projekt stehe jedoch vor einigen Herausforderungen: Insolvenzen bei Shuttle-Herstellern und ein technologischer Rückstand europäischer Anbieter im Vergleich zu Wettbewerbern aus China und den USA würden die Umsetzung erschweren. Dennoch wurden wichtige Fortschritte erzielt, insbesondere im Bereich der Barrierefreiheit und Sicherheit. Die Shuttles werden so entwickelt, dass sie auch für mobilitätseingeschränkte Personen zugänglich seien, und moderne Sensorik sowie ein Kontrollzentrum gewährleisten einen sicheren Betrieb.

Um die Systeme kontinuierlich zu verbessern, werden Daten zu Geschwindigkeit, Sicherheit und Nutzer:innenzufriedenheit systematisch erhoben und ausgewertet. Trotz der dominierenden Rolle von China und den USA auf diesem Gebiet sehe er Chancen für Europa, sich durch resiliente und nachhaltige Lösungen im Markt zu behaupten. ULTIMO sei ein wichtiger Schritt, um die Mobilität der Zukunft umweltfreundlicher, sicherer und zugänglicher zu gestalten.

How smart data keeps the urban region on its toes

Jaqueline Erhart, Leiterin des Kompetenzzentrum ITS Vienna Region bei Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) analysierte in ihrem Vortrag, dass das Verkehrssystem viel mehr sei als die Summe seiner Teile und dass die Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Akteuren entscheidend für den Erfolg einer Region sei. Sie hob hervor, wie wichtig es sei, gemeinsam Visionen und Ziele zu definieren und aktive, öffentliche und individuelle Mobilität zu verbinden. Durch Forschung, Entwicklung und Pilotprojekte können langfristige Lösungen entwickelt werden. Besonders wichtig sei dabei die Digitalisierung, die durch Datenmanagement und innovative Technologien wie Künstliche Intelligenz und vernetzte Mobilität eine

Schlüsselrolle spiele. Ein Beispiel für erfolgreiche digitale Integration sei die Verkehrsmodellierung, die es ermögliche, den Verkehr in Echtzeit zu analysieren und so das gesamte System effizienter zu gestalten.

Ein weiterer Fokus liege auf der Verbesserung des Verkehrsmanagements durch den Einsatz von Daten für verbesserte Routinginformationen. So können präzisere Lösungen wie barrierefreies Routing, optimierte Umsteigezeiten und die Berücksichtigung von Echtzeitinformationen – beispielsweise über gesperrte Aufzüge – angeboten werden. Ein konkretes Beispiel für die Umsetzung sei das Online-Verkehrsmodell, das alle fünf Minuten die Verkehrslage in der Ostregion berechne und so eine wichtige Grundlage für die Verkehrssteuerung bilde. Ergänzend dazu tragen intelligente Maßnahmen wie dynamische Ampelsteuerung zur Optimierung des Verkehrsflusses bei.

Ein einheitliches Bezugssystem ermögliche die Erfassung relevanter Daten und führe zu verbesserten Routinginformationen. So können präzisere Lösungen wie barrierefreies Routing, optimierte Umsteigezeiten und die Berücksichtigung von Echtzeitinformationen – beispielsweise über gesperrte Aufzüge – angeboten werden. Ein konkretes Beispiel für die Umsetzung sei das Online-Verkehrsmodell, das alle fünf Minuten die Verkehrslage in der Ostregion berechne und so eine wichtige Grundlage für die Verkehrssteuerung bilde. Ergänzend dazu tragen intelligente Maßnahmen wie Ampelassistenten und die dynamische Grünzeitverteilung zur Optimierung des Verkehrsflusses bei.

Ein weiterer Schwerpunkt liege auf den Herausforderungen im urbanen Güterverkehr, der fast ausschließlich auf Straßen stattfindet und überproportional zur Umweltbelastung sowie zu erhöhten Unfall- und Infrastrukturkosten beiträgt. In Projekten wie FAMOUS entwickelt man Entscheidungsunterstützungstools, die lokalen Entscheidungsträger:innen helfen, nachhaltigere Lösungen zu finden.

Die Vision einer vernetzten Stadt stehe im Mittelpunkt der digitalen Transformation. Durch Technologien wie C-ITS können Verkehrsteilnehmer:innen und -träger:innen besser miteinander vernetzt, Prioritäten für Rettungsfahrzeuge und den öffentlichen Nahverkehr gesetzt sowie das gesamte Verkehrsökosystem optimiert werden.



»Es muss immer damit begonnen werden, dass man mit Konzepten, mit Forschung und Entwicklung sehr stark zusammenarbeitet, die Piloten schafft und es auch schafft, vertrauensvoll zusammenzuarbeiten und langfristige Perspektiven hineinzubringen.«

Jacqueline Erhart
VOR

Sie unterstrich zudem, dass die Zusammenarbeit über regionale Grenzen hinweg sowie die kontinuierliche Weiterentwicklung von digitalen Lösungen und innovativen Konzepten entscheidend seien, um den Verkehr in der Region nachhaltig zu gestalten. Das Ziel sei eine nahtlose Vernetzung der Mobilität, die sowohl die physische als auch die digitale Infrastruktur effizient nutze, um eine zukunftsfähige und nachhaltige Verkehrsinfrastruktur zu schaffen.

Digitalisierung und nachhaltige Logistik

Der CEO des Council für nachhaltige Logistik (CNL) Werner Müller thematisierte die Herausforderungen und Fortschritte im Bereich nachhaltiger Logistik und Digitalisierung. Er stellte die Arbeit des CNL vor, das vor zehn Jahren gegründet wurde, um durch Kooperation zwischen Unternehmen nachhaltige Lösungen zu entwickeln. Er betonte, wie wichtig es sei, gemeinsam Herausforderungen wie Ladeinfrastrukturprobleme oder die Einführung neuer Technologien zu meistern.

» Wenn wir im Bereich der Logistik etwas vorwärtsbringen wollen, dann geht das nur durch Kooperation und nicht, wenn jede Firma versucht, allein zu arbeiten.«

Werner Müller

CNL



Ein Beispiel für erfolgreiche Zusammenarbeit sei die erste elektrische LKW-Flotte Europas, die 2018 eingeführt wurde. Trotz anfänglicher Hürden wie der Interoperabilität der Ladeinfrastruktur führte die Zusammenarbeit zu schnellen Lernkurven. Dank enger Kooperationen und dem folgend einer steilen Lernkurve setzen Unternehmen heute erfolgreich 50 solcher Elektro-LKWs ein.

Die Digitalisierung verändere die Branche grundlegend, war sich Müller sicher. Automatisierte Prozesse wie die Regalbedienung oder Platooning, bei dem mehrere Lkws durch digitale Vernetzung mit geringem Abstand hintereinanderfahren und sich automatisch an das vorausfahrende Fahrzeug anpassen, steigerten die Effizienz, bringen aber auch neue Komplexität. Ein großes Zukunftsprojekt ist das in China etablierte Batterie-Swapping, bei dem Batterien von Elektro-LKWs innerhalb weniger Minuten automatisiert ausgetauscht werden. Erste Schritte in diese Richtung werden auch in Europa gemacht.

Die Elektrifizierung der Logistik spare bis zu zwei Drittel der Energie, doch der Energieverbrauch der Digitalisierung selbst bleibe eine Herausforderung. Während Hersteller von KI-Systemen auf Atomkraft setzen, investiere die Logistikbranche in Grünstrom aus Wind- und Solarenergie, um eine bessere Umwelt für kommende Generationen zu schaffen. Müller sieht großes Potenzial in Elektro-LKWs, wenn Balance und Zusammenarbeit stimmen.

Learnings aus den österreichischen Testregionen

Alexander Barth, CEO der Digitrans GmbH präsentierte Erfahrungen aus den österreichischen Testregionen für automatisierte Mobilität. In den letzten Jahren wurden zahlreiche Fahrzeuge aus aller Welt getestet, die bereits hohe Fähigkeiten aufweisen. Barth betonte, dass Österreich als Testregion attraktiver werden müsse. Zukünftig sollen nicht mehr nur Fahrzeuge, sondern ganze Prozesse getestet werden, um Probleme ganzheitlich zu betrachten und zu lösen.

Die Automatisierung bringe neue Herausforderungen mit sich. Fahrer:innen übernehmen heute viele Aufgaben, etwa das Sicherstellen der Barrierefreiheit oder das Tanken. Automatisierte Mobilität biete für Betreiber:innen neue Möglichkeiten, erfordere jedoch eine grundlegende Neugestaltung des Verkehrs. Tele-Operation biete Chancen, bringe aber auch Risiken mit sich und sollte im Kontext der Automatisierung betrachtet werden. Auch das Umfeld, etwa intelligente Haltestellen, sei essenziell. Dabei müsse berücksichtigt werden, dass nicht alle Fahrgäste Smartphones nutzen, weshalb alternative Zugänge notwendig seien. Dank der österreichischen Vielfalt an Witterung und Topografie biete Österreich ideale Testbedingungen.

Barth sprach außerdem über das Projekt AURORA, eine Kooperation mit China im Bereich der Kühllogistik. Das Projekt entstand nach dem Zusammenbruch der Kühlkette in Shanghai während der Corona-Pandemie. Derzeit würden Tests in China stattfinden, bei dem die vorhandene Testfahrzeug-Flotte täglich 10.000 Kilometer auf öffentlichen Straßen zurücklegen und drei Use Cases – Fahren, Beladung und Entnahme – getestet werden. Für 2025 sind Tests auf der Digitrans-Teststrecke in St. Valentin geplant.



»Ich glaube, es ist durchaus möglich, dass wir für internationale Player attraktiv werden, um in Österreich innovative Lösungen für den europäischen Markt zu erproben. Daran arbeiten wir aktiv, indem wir unser Netzwerk erweitern und Hersteller:innen nach Österreich holen.«

Alexander Barth
DIGITRANS GMBH

Herausforderungen bestünden vor allem in der Verfügbarkeit geeigneter Fahrzeuge, da führende Unternehmen aus den USA und China Europa bislang kaum berücksichtigen. Eine gesamteuropäische Lösung sei notwendig, um die Attraktivität zu steigern. Zudem sei die Analyse und Vorbereitung geeigneter Prozesse und Use Cases entscheidend. Hierfür brauche es eine Roadmap für Österreich und Europa, um langfristig konkurrenzfähig zu bleiben.

4.2 Podiumsdiskussion: Automatisierung in der Personenmobilität: Mehrwert und Akzeptanz

Bei der Podiumsdiskussion zum Thema Automatisierte Mobilität betonten Expert:innen wie **Hatun Atasayar (KFV)**, **Jacqueline Erhart (Verkehrsbund Ost-Region)**, **Michael Nikowitz (BMK)**, **Markus Thum (Österreichische Postbus AG)** und **Cornelia Zankl (Salzburg Research Forschungsgesellschaft)** neben den technologischen Aspekten Herausforderungen, wie Skalierbarkeit und Akzeptanz neuer Mobilitätsangebote. Eine wichtige Voraussetzung dafür sei die Schaffung geeigneter gesetzlicher Rahmenbedingungen, die nicht nur die Weiterentwicklung und Erprobung von Technologien ermöglichen, sondern auch die Voraussetzungen für eine großflächige Skalierung schaffen.

Ein zentraler Punkt der Diskussion war, dass der Fokus nicht mehr auf der Erprobung einzelner automatisierter Fahrzeuge liegen solle. Stattdessen müsse der Betrieb und die Steuerung ganzer Fahrzeugflotten sowie die dahinterliegenden Prozesse in den Vordergrund gerückt werden. Durch eine umfassende Betrachtung der gesamten Mobilitätslösungen könnten bestehende Probleme besser analysiert und nachhaltige Lösungen entwickelt werden, die zudem die heimische Wirtschaft unterstützen.

Cornelia Zankl hob die Herausforderungen der Technologie hervor, insbesondere in Bezug auf ihre Robustheit und die Frage nach den Kosten. Ein zentraler Punkt sei das Vertrauen der Nutzer:innen in automatisierte Fahrzeuge, die einen klaren Zweck erfüllen müssen. Zudem sprach sie die Qualität und den Komfort an, um den gewohnten Erwartungen der Menschen gerecht zu werden.

» Gerade beim Punkt Kooperation sind wir in Österreich bereits eine eingeschworene Community. Mit der Allianz für automatisierte Mobilität, wollen wir diesen Fokus weiter verstärken. «

Cornelia Zankl
SALZBURG RESEACH FORSCHUNGSGESELLSCHAFT



Außerdem betonte sie, wie wichtig es sei, die Technologie in die Skalierung zu bringen, um sie in größere Flotten zu integrieren. Auch der gesetzliche Rahmen müsse mit den technologischen Entwicklungen

Schritt halten, um ein effektives Learning by Doing zu ermöglichen. Sie unterstrich außerdem die Bedeutung von öffentlichen Tests und einer klaren Benutzeroberfläche.

Ihr ist zudem wichtig, dass die Community in Österreich stärker eingebunden werde und deren Potenziale besser zu Geltung gebracht werden sollen.

Michael Nikowitz wies darauf hin, dass die vorrangigen Anwendungsfelder wie die First- und Last-Mile noch nicht den globalen Erwartungen entsprechen würden. Die Neugestaltung des gesamten Mobilitätssystems sei entscheidend, aber es gebe eine teils geringe Nachfrage von Städten und Kommunen. Er forderte eine stärkere Kooperation und strategische Allianzen, um diese Herausforderungen gemeinsam anzugehen.



Michael Nikowitz
BMK

» Das sind Themen, die Akteur:innen alleine nicht mehr bewerkstelligen kann. Dafür braucht es die große Gesamtheit. «

Er erwähnte als Herausforderung den Aufbau von heimischer Technologiekompetenz. Gleichzeitig müsse sichergestellt werden, dass diese Innovationen sicher sind, um Rückschläge zu vermeiden. Ein stärkerer europäischer Austausch und eine einheitliche Kommunikationsstrategie für Städte und Regionen seien erforderlich, um den Wissensaustausch und die Zusammenarbeit zu fördern.

Jaqueline Erhart legte den Fokus auf die Skalierbarkeit und die Notwendigkeit eines globalen Ansatzes. Europa müsse mehr Ressourcen bündeln und gemeinsame statt Einzelentwicklungen anstreben. Sie verwies auf das Positionspapier der Stadt Wien, das die Frage stellt, welche Probleme durch automatisierte Mobilität gelöst werden sollen. Akzeptanz werde sich mit der Zeit entwickeln.

» Einzellösungen sind wichtig, aber wir müssen als Wirtschaft und als Europa gemeinsam unsere Gelder bündeln. Gemeinsames Technologie-Partnering ist, essenziell, um eine Lösung zu erreichen.«

Jacqueline Erhart
VOR



Zudem hinterfragte sie die Nutzer:innenfreundlichkeit von Systemen, die noch nicht marktreif seien, und betonte die Wichtigkeit von Inklusion und Flexibilität bei der Entwicklung. Die Frage, ob Teleoperation und entsprechendes Personal notwendig seien, wurde ebenso aufgeworfen wie die Bedeutung von besseren Daten und einer gezielten Planung in Bezug auf neue Mobilitätslösungen.

Markus Thum betonte die Notwendigkeit, mehr Menschen Zugang zu Mobilität zu verschaffen und adäquate Geschwindigkeiten sicher zu bewältigen. Sicherheit ist ein zentraler Aspekt, wichtig sei jedoch, das gesamte Ökosystem der Mobilität zu betrachten – von der Buchungssoftware über intelligentes Fahrzeugmanagement bis hin zu den infrastrukturellen Herausforderungen. Ein besonderer Fokus liege auf der Entwicklung von On-Demand-Services sowie Lösungen für die First- und Last-Mile, um den Einstieg in die Mobilität für alle zu erleichtern.



»Autonomes Fahren im öffentlichen Verkehr bietet die Möglichkeit, mehr Menschen Zugang zu Mobilität zu verschaffen – insbesondere in ländlichen Regionen oder in Gebieten, in denen das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs unzureichend oder gar nicht vorhanden ist.«

Markus Thum
ÖSTERREICHISCHE POSTBUS AG

Darüber hinaus plädierte er für mehr Transparenz und eine verbesserte Darstellung der Fortschritte in der technologischen Entwicklung, um das Vertrauen der Nutzer:innen zu gewinnen und den Weg für eine erfolgreiche Umsetzung zu ebnen.

Hatun Atasayar legte ihren Schwerpunkt auf die Präventionsarbeit und den Nutzen von ADAS (Advanced Driver Assistance Systems), mit besonderem Fokus auf Verkehrssicherheit. Sie betonte die Notwendigkeit einer klaren und transparenten Kommunikation, um den Nutzer:innen die wahren Vorteile der Automatisierung näherzubringen, ohne dabei falsche Erwartungen zu wecken. Sie wies darauf hin, dass Schritt-für-Schritt-Ansätze erforderlich seien, um die Nutzer:innen nicht zu überfordern und sie behutsam an die Technologie heranzuführen.

» 90 Prozent der Unfälle passieren aufgrund menschlicher Fehler. Wenn wir uns die Wirkung solcher Technologien anschauen, dann bietet Automatisierung eine riesige Chance, genau diese Fehler zu minimieren oder sogar zu beseitigen.«

Hatun Atasayar
KFV



Die Diskussion verdeutlichte, dass die Entwicklung automatisierter Mobilität weit über die Technologie hinausgeht. Es erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen Politik, Industrie und Gesellschaft, klare gesetzliche Rahmenbedingungen und eine ganzheitliche Betrachtung des Mobilitätssystems, um die Chancen und Herausforderungen der Automatisierung erfolgreich zu meistern.

4.3 Verabschiedung und Fazit

Christian Sagmeister, Chair der ITS Austria und Geschäftsbereichsleiter Bahnsysteme in der ÖBB Infrastructure AG, schloss die Veranstaltung mit einigen zentralen Gedanken ab. Er betonte, dass die zwei Tage geprägt waren von tiefgehenden Diskussionen, inspirierenden Präsentationen und der klaren Botschaft, dass Kooperation der Schlüssel für die Mobilität der Zukunft ist.



»Nicht umsonst trägt diese Veranstaltung den Titel „On the Move – together!“, denn es geht um das Gemeinsame, darum, gemeinsam nach vorn zu schauen – und doch ist es viel, viel mehr.«




Christian Sagmeister
ITS AUSTRIA, ÖBB

Er hob hervor, dass sowohl erfolgreiche Projekte als auch weniger gelungene Ansätze vorgestellt wurden. Letztere seien besonders lehrreich, da sie die Bedeutung einer offenen Fehlerkultur unterstrichen, die essenziell sei, um neue Technologien effektiv zu nutzen. Sagmeister wies darauf hin, dass das Ganze stets

mehr als die Summe seiner Teile sei. Eine gesamthafte Sicht auf das Mobilitätsökosystem und das Überdenken von Prozessen von Anfang bis Ende seien entscheidend für eine nachhaltige Transformation.

Besonders hervorzuheben sei die Notwendigkeit, Mobilität effizient und nachhaltig zu gestalten, auch im Hinblick auf den steigenden Energieverbrauch und die Wettbewerbsfähigkeit Europas. Die Herausforderung bestehe nicht nur darin, Technologien zu entwickeln, sondern diese auch schneller nutzbar zu machen, um als Wirtschaftsstandort konkurrenzfähig zu bleiben. Sagmeister betonte, dass Europa stolz auf seine Kompetenzen in Forschung und Industrie sein und mit Selbstbewusstsein die Transformation vorantreiben sollte.

Wir danken allen Beteiligten – dem Organisationsteam, dem BMK für die Bereitstellung der Location, den Redner:innen sowie dem Publikum, das die Veranstaltung erst möglich gemacht hat.

Fotos	Präsentationen
<p data-bbox="204 779 817 810">https://files.austriatech.at/d/40b37f55d5ff4753a5e1/</p> 	<p data-bbox="849 779 1455 810">https://files.austriatech.at/d/d8372599565441339434/</p> 
ITS Austria Webseite	
<p data-bbox="481 1137 1177 1169">https://www.b2match.com/e/its-austria-konferenz-2024-on</p> 	

Bei Fragen zur ITS Austria kontaktieren Sie uns bitte unter:

ITS Austria/co AustriaTech GmbH
Raimundgasse 1/6
1020, Wien, Österreich
T +43 1 26 33 444
F +43 1 26 33 444-10
itsaustria@austriatech.at

Für Fragen zur Publikation wenden Sie sich bitte uns gerne an presse.team@austriatech.at.

