

# Verkehrstelematikbericht 2026

Statusbericht zur Umsetzung, Forschung und Entwicklung von IVS-Anwendungen auf nationaler und internationaler Ebene gemäß IVS-Gesetz (Kurzfassung)





# Verkehrstelematikbericht 2026

Statusbericht zur Umsetzung, Forschung und Entwicklung von IVS-Anwendungen auf nationaler und internationaler Ebene gemäß IVS-Gesetz (Kurzfassung)

Wien, 2026

### **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0)1 71162-650

[bmimi.gv.at](http://bmimi.gv.at)

Erstellt durch: AustriaTech – Gesellschaft des Bundes für technologiepolitische Maßnahmen GmbH

Raimundgasse 1/6, 1020 Wien

Fotonachweis: © Christian Fürthner (Cover), © BKA/Andy Wenzel (Vorwort)

Layout: message Marketing- & Communications GmbH

Wien, 2026

## Vorwort

Seit Beginn der Umsetzung des Aktionsplans Digitale Transformation in der Mobilität (AP-DTM) im Jahr 2022 konnten für die Neuausrichtung des gesetzlichen Rahmens in Richtung digitaler Datenbereitstellung und bei der Weiterentwicklung und der Ausrollung von intelligenten Verkehrssystemen (IVS) wesentliche Grundlagen geschaffen und große Fortschritte erzielt werden.

Die Herausforderungen für die künftige Mobilität sind gesamtgesellschaftlicher Natur und fordern die öffentliche Hand auf allen Verwaltungsebenen. Wie die gebaute Infrastruktur ist auch die digitale Mobilitätsinfrastruktur Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Die Schaffung und die kontinuierliche Verbesserung entsprechender digitaler Grundlagen für eine vernetzte, multimodale Mobilität in Österreich sind daher eine Kernaufgabe der öffentlichen Akteure, die immer mehr an Bedeutung gewinnt. Es gilt dabei, Mehrwert über eigene Datengrundlagen und eigene digitale Infrastrukturen für ein inklusives, leistungsfähiges und robustes Mobilitätssystem zu schaffen.

Mit der Novelle des IVS-Gesetzes liegt nun ein wesentlich verbesserter rechtlicher Rahmen vor, um das österreichische Mobilitätssystem durch den Einsatz digitaler Dienste noch sicherer, effizienter und umweltfreundlicher zu gestalten. Dabei trägt es auch den Entwicklungen in Richtung einer zunehmenden multimodalen Gestaltung des Mobilitätssystems Rechnung. Die Novelle schafft verbesserte Grundlagen, um multimodale Dienste für die Nutzerinnen und Nutzer des Mobilitätssystem besser zugänglich zu machen. Darüber hinaus werden mit der Novelle im Sinne der entsprechenden EU-Verordnung unter anderem private Diensteanbieterinnen und -anbieter dazu verpflichtet, digital vorliegende Daten der Behörden über Abfahrtsperren, Lkw-Fahrverbote oder städtische Zugangszonen in ihre Dienste zu übernehmen und Nutzenden unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Verbesserungen sieht das neue IVS-Gesetz auch für den öffentlichen Verkehr vor, für den ab 2030 unter anderem auch Echtzeit-Informationen zu Auslastungsgraden in einer für Nutzerinnen und Nutzer zweckmäßigen Form zur Verfügung gestellt werden.

Österreich ist auch weiterhin stark an europäischen Verkehrstelematik-Projekten beteiligt und gestaltet so aktiv die operative Umsetzung der IVS-Richtlinie mit. Dabei nimmt der Aspekt der Multimodalität eine zunehmend größere Rolle in diesem Kontext ein. Bei den zentralen Harmonisierungsinitiativen NAPCORE und TISGRADE kommt Österreich eine federführende Rolle zu. Ziel ist es hier jeweils, zusammen mit der Industrie und den großen Navigations- und Routingdiensten wie Google, Here und TomTom Nutzenden qualitätsgesicherte Informationen unserer Infrastrukturbetreibenden über den nationalen Zugangspunkt (NAP) zugänglich zu machen – für den Individualverkehr wie auch für den öffentlichen Verkehr sowie für multimodale Mobilitätsdienste. Nationale Forschungsaktivitäten zeigen unterdessen auf, wie wir die Potenziale der Digitalisierung weiter heben und Verwaltungen auf allen Ebenen modernisieren und entlasten können. Der nationale Mobilitätsdatenraum wird österreichische Mobilitätsdatengrundlagen und Produkte sichtbarer und auch für andere Sektoren zugänglich und nutzbar machen. Weiters wurden erste Schritte skizziert, wie Kundmachungen von



KommR Peter Hanke

verkehrlichen Verordnungen auch in digitaler Form vorgehalten und in Fahrzeuge übermittelt werden können, letztlich mit der rechtlichen Verbindlichkeit physischer Verkehrsschilder. Mit einem künftig Länder-, Städte- und Modi-übergreifenden Verkehrsmanagement werden wir auch die regionale und überregionale Verkehrslenkung verbessern können.

Wir brauchen Digitalisierung also nicht der Digitalisierung wegen, sondern Digitalisierung zum Nutzen der Verkehrsteilnehmenden und Digitalisierung mit heimischer Wertschöpfung – ein entscheidender Aspekt für mich in meiner Rolle als Innovationsminister. Die Stärkung der digitalen Souveränität ist so auch wesentlicher Pfeiler der „Industriestrategie Österreich 2035“, die Innovationen und Schlüsseltechnologien für die Mobilität fördert. Die im Verkehrstelematikbericht präsentierten Aktivitäten und Projekte liefern einen wesentlichen Beitrag dazu.

## Präambel

Im österreichischen Bundesgesetz über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-Gesetz – IVS-G), § 19 Abs. 1, wird der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur mit der Aufgabe betraut, einen Verkehrstelematikbericht zu erstellen. Dieser ist dem Nationalrat bis zum 30. Juni eines jeden Jahres vorzulegen. AustriaTech als Agentur des BMIMI wurde mit der Aufgabe der Erstellung des Verkehrstelematikberichts gemäß IVS-Gesetz betraut.

Die vorliegende Ausgabe des Verkehrstelematikberichts wurde in enger Zusammenarbeit mit jenen österreichischen Stakeholderinnen und Stakeholdern erarbeitet, die im IVS-Bereich tätig sind. Hierbei spielen die Akteurinnen und Akteure der ITS-Austria-Plattform<sup>1</sup> eine wichtige Rolle, wobei die ITS-Austria-Plattform sowohl die Interessen der österreichischen Verwaltung als auch jene der Forschung berücksichtigt.

Schon seit über 25 Jahren begleitet die Digitalisierung mobilitätsrelevante Entwicklungen in Österreich, um das Mobilitätssystem sicherer, effizienter und nachhaltiger zu gestalten. Eigene Datengrundlagen und eigene digitale Infrastrukturen tragen dabei entscheidend zu einem inklusiven, leistungsfähigen und resilienten Mobilitätssystem bei und stärken Innovationskraft, Wettbewerbsfähigkeit und Wertschöpfung. Die EU-Datenstrategie<sup>2</sup> und das europäische Datengesetz (Data Act)<sup>3</sup> schaffen den Rahmen sowohl für die Digitalisierung der Mobilitätsinfrastruktur auf nationalstaatlicher Ebene als auch für einen gemeinsamen europäischen Datenmarkt.

In diesem Aktionsradius wurde auch der Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität (AP-DTM)<sup>4</sup>, siehe Kapitel 1.2.1 im Hauptbericht, erstellt. Die Ziele und Maßnahmen des AP-DTM bauen auf den österreichischen Stärkefeldern im Mobilitätssektor und den langfristig entwickelten digitalen Mobilitätsinfrastrukturen auf, welche die Grundlage für bestehende und zukünftige Nutzer:innendienste sind.

Der Verkehrstelematikbericht 2026 folgt in der inhaltlichen Darstellung der Entwicklungen der intelligenten Verkehrssysteme (IVS) und der Ergebnisse datengesteuerter Forschungsprojekte der Struktur des AP-DTM. Neben diesen Entwicklungen und Aktivitäten werden auch Übersichten und Durchdringungsraten von IVS-Anwendungen sowie der zukünftige Handlungsbedarf und der erwartete gesellschaftliche Nutzen dargestellt.

Der Bericht wurde in zwei Versionen erstellt, einer vollständigen Version und einer kompakten Kurzfassung. Die vorliegende Kurzfassung fasst die wesentlichen Highlights aus den Forschungs- und Umsetzungsinitiativen auf nationaler und internationaler Ebene zusammen. Die Vollversion beschreibt die Grundlagen für intelligente Verkehrssysteme und beinhaltet detaillierte Berichte zu den jeweiligen Projekten und Umsetzungsaktivitäten.

---

1 [austriatech.at/de/its-austria/](https://austriatech.at/de/its-austria/)

2 [eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52020DC0066](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52020DC0066)

3 [eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj/eng](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj/eng)

4 [bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/alternative-verkehrskonzepte/telematik-ivs/publikationen/aktionsplan-digitale-transformation.html](https://bmimi.gv.at/themen/mobilitaet/alternative-verkehrskonzepte/telematik-ivs/publikationen/aktionsplan-digitale-transformation.html)

## Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	<b>3</b>
<b>Präambel</b> .....	<b>5</b>
<b>Executive Summary</b> .....	<b>8</b>
<b>1 Kernelemente der Gestaltung der digitalen Transformation in der Mobilität</b> .....	<b>11</b>
1.1 Ausschreibung zur Umsetzung des AP-DTM 2022.....	12
1.2 Ausschreibung zur Umsetzung des AP-DTM 2023.....	12
1.3 Ausschreibung zur Umsetzung des AP-DTM 2024.....	12
1.4 Ausschreibung zur Umsetzung des AP-DTM 2025.....	13
<b>2 Nachhaltige Mobilität ermöglichen – den Rechtsrahmen für die digitale Transformation gestalten</b> .....	<b>14</b>
2.1 Der nationale Rechtsrahmen.....	14
2.2 Der europäische Rechtsrahmen.....	15
2.3 Aktuelle Aktivitäten.....	15
<b>3 Optimale Nutzung von Mobilitätsdaten</b> .....	<b>16</b>
3.1 Der nationale Rahmen.....	16
3.2 Der europäische Rahmen.....	17
3.3 Forschungsinitiativen.....	18
3.4 Umsetzungsinitiativen.....	20
<b>4 Verkehr zukunftsfähig gestalten – integriertes Verkehrsmanagement</b> .....	<b>22</b>
4.1 Der nationale Rahmen.....	22
4.2 Der europäische Rahmen.....	23
4.3 Forschungsinitiativen.....	23
4.4 Umsetzungsinitiativen.....	24
<b>5 Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote attraktivieren – integrierte Mobilitätsdienste ermöglichen</b> .....	<b>27</b>
5.1 Der nationale Rahmen.....	27
5.2 Der europäische Rahmen.....	28

5.3 Standardisierte Datenschnittstellen.....	28
5.4 Forschungsinitiativen.....	29
5.5 Umsetzungsinitiativen.....	29
<b>6 Begleitende Maßnahmen.....</b>	<b>30</b>

# Executive Summary

Im Bereich der intelligenten Verkehrssysteme (IVS) konnten im Jahr 2025 wesentliche und zukunftsweisende Weiterentwicklungen erzielt werden, so bei der Neuausrichtung des gesetzlichen Rahmens in Richtung digitaler Datenbereitstellung und datengesteuerter Angebote und neuer Dienste wie auch bei der Umsetzung von Forschungsprojekten und der Ausrollung von intelligenten Verkehrssystemen (IVS). Dass diese Themen auch in Zukunft hohe Relevanz haben, wird mit der „Industriestrategie Österreich 2035“, welche explizit auf Innovationen und Schlüsseltechnologien für die Mobilität abzielt, bestätigt.

So konnte das IVS-Gesetz den Neuerungen der revidierten IVS-Richtlinie entsprechend – im Wesentlichen eine Präzisierung der Datenerhebungs- und Datenbereitstellungsverpflichtungen – überarbeitet werden. Mit dieser Novelle und ihren detaillierten Anforderungen an die Datenverfügbarkeit ist die Grundlage geschaffen, um einerseits zunehmend teilautomatisiert betriebene Fahrzeuge mit Streckenprofilen und Echtzeit-Verkehrsinformationen digital versorgen zu können und andererseits speziell multimodale Angebote und digitale Nutzer:innendienste zu verbessern. Umfassendere Datengrundlagen werden auch das Monitoring von Mobilität und Verkehr verfeinern.

Als weitere wesentliche Rahmenbedingung im Bereich digitaler, multimodaler Mobilitätsdienste hat das BMIMI zwei Arbeitsgruppen zur Integration von multimodalen Reiseinformationen und multimodalen Mobilitätsdiensten etabliert, um ein gemeinsames Kooperationsverständnis zu erarbeiten. Diese Arbeitsgruppen zielen darauf ab, die österreichischen Mobilitätsdiensteanbietenden zu stärken und betreiber:innenübergreifende Mobilitätsdienste zu verbessern und anwendungsfreundlicher auszugestalten. Eine Arbeitsgruppe befasst sich dabei mit der Verbesserung und der Vervollständigung multimodaler Reiseinformationen, die andere mit der digitalen Integration und der Buchbarkeit multimodaler Mobilitätsdienste.

Als wesentlicher Meilenstein im Maßnahmenbündel zu integrierten, multimodalen Reiseinformationsdiensten konnte im November 2025 nach mehrjähriger Projektarbeit und einer Demonstrationsphase der OJP-Standard für grenzüberschreitendes Routing im Alpenraum in einem vorläufigen Testbetrieb umgesetzt werden. Hierzu werden ÖV-Reiseinformationen aus der Schweiz, Österreich, Slowenien, Südtirol und der Lombardei miteinander vernetzt und als Dienst zugänglich gemacht.

Die österreichische IVS-Stelle hat im Jahr 2025 einen Schwerpunkt auf Stakeholder:innen-Informationen gelegt und spezifisches Informationsmaterial zu den Änderungen der Delegierten Verordnungen zu multimodalen Reiseinformationen und Echtzeit-Verkehrsinformationen aufbereitet und verteilt. Zahlreiche Beratungsgespräche mit Mobilitätsdienstleisterinnen und -dienstleistern konnten geführt werden, was unter anderem zu einem neuerlichen Anstieg der registrierten und zugänglichen Datensätze auf dem österreichischen nationalen Zugangspunkt (NAP) für mobilitätsrelevante Daten geführt hat.

Für den technischen Betrieb des seit 2018 operativen österreichischen NAPs wurde im letzten Jahr ein Vergabeverfahren gestartet. Ziel ist es, den NAP weiter als moderne, sichere Plattform zu etablieren, die den aktuellen und künftigen Anforderungen hinsichtlich der Bereitstellung von und des Zugangs zu Mobilitätsdaten genügt.

Auf europäischer Ebene konnte entsprechend dem Arbeitsprogramm 2024–2028 der Europäischen Kommission<sup>5</sup> mit der Überarbeitung der Delegierten Verordnungen zu sicherheitsrelevanten Verkehrsmeldungen sowie zu Informationsdiensten für sichere Lkw-Parkplätze begonnen werden. Im Rahmen der Harmonisierungsinitiative NAPCORE, welche die operative Umsetzung der IVS-Richtlinie gemäß Art. 5, Abs. 3 wahrnimmt, kommen Österreich weiterhin führende Rollen und Verantwortlichkeiten zu, wie beispielsweise die federführende Mitgestaltung der NAPCORE-Betriebsstruktur.

Im letzten Jahr wurde auch das von der Europäischen Kommission kofinanzierte Projekt TISGRADE unter starker Mitwirkung Österreichs gestartet. In diesem Projekt arbeiten öffentliche und private Akteurinnen und Akteure zusammen, um hochqualitative Echtzeit-Verkehrsinformationen in Nutzer:innendienstleistungen bereitstellen zu können und diese über die nationalen Zugangspunkte zugänglich zu machen.

In der Mobilität bereits eingesetzte und mögliche künftige KI-Anwendungen korrelieren stark mit der Digitalisierung des Mobilitätsbereichs, da diese Anwendungen Zugriff auf elektronisch zu verarbeitende Datenmengen benötigen. Vor allem in diesem Kontext wird auf europäischer Ebene das Forcieren gemeinsamer Datenräume, so auch des Europäischen Mobilitätsdatenraums (EMDS), gesehen. Auf nationaler Ebene konnte dazu im letzten Jahr auch die Pilotphase des österreichischen Mobilitätsdatenraums (AMDS) ausgeschrieben werden. Mit diesem nationalen Mobilitätsdatenraum sollen österreichische Datenangebote besser sichtbar und mit anderen Sektoren vernetzt sowie vorhandene und künftig erfasste mobilitätsrelevante Daten von öffentlichen wie auch von privaten Akteurinnen und Akteuren der Bevölkerung und der Wirtschaft einfacher zur Verfügung gestellt werden. Der nationale Zugangspunkt für mobilitätsrelevante Daten gemäß IVS-Richtlinie (NAP) wird dabei stets vollumfänglich mitgedacht und auf konzeptioneller Ebene integriert.

Zur weiteren Umsetzung des AP-DTM wurde im Jahr 2025 eine neue Ausschreibung über den Klima- und Energiefonds (KLI.EN) abgewickelt und eine neue Projektserie gestartet. Der Fokus lag dabei auf kooperativen F&E-Projekten, welche sich mit C-ITS-basierten Lösungen für Parken, mit vulnerablen Verkehrsteilnehmenden und der Integration gemischter Fahrzeugflotten in ein zukunftsfähiges Verkehrsmanagement beschäftigen. Weiters starteten zwei F&E-Dienstleistungen zu fahrzeuggenerierten Daten sowie zur Integration von C-ITS-Anwendungen in die Verkehrssteuerung.

Um die optimale Nutzung von Mobilitätsdaten zu forcieren und ein möglichst flächendeckendes Monitoring umzusetzen, wurden Projekte zur besseren Erfassung und Verarbeitung von Datengrundlagen zum ruhenden Verkehr und zur aktiven Mobilität begleitet. Beim integrierten Verkehrsmanagement konnten vor allem in der praktischen

---

5 [eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32024D06798](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32024D06798)

Umsetzung und der regulatorischen Verankerung von C-ITS-Systemen Fortschritte erzielt werden. So konnte die ASFINAG die geplante Ausstattung des hochrangigen Straßennetzes mit 525 straßenseitigen C-ITS-Einheiten nach jahrelanger Arbeit erfolgreich abschließen. Seit dem letzten Jahr berücksichtigt Euro NCAP die Verfügbarkeit von C-Roads-spezifizierten C-ITS-Diensten in ihrer Bewertung der Fahrsicherheitssysteme neuer Fahrzeuge.

# 1 Kernelemente der Gestaltung der digitalen Transformation in der Mobilität

Das Erreichen klimapolitischer Zielsetzungen hängt nicht nur von digitalen Lösungen ab, vielmehr wird eine verstärkte Zusammenarbeit aller öffentlichen wie auch privaten Akteurinnen und Akteure entscheidend sein. Ein diskriminierungsfreier Zugang zu und eine entsprechende Nutzung von bestehenden und neuen digitalen Daten und Diensten in der Mobilität sind hierbei eine wichtige Prämisse, gleichzeitig müssen aber auch Wettbewerb ermöglicht und damit Innovationen gefördert werden. Die beiden Reports von Mario Draghi, ehemaliger EZB-Präsident und italienischer Ministerpräsident, und Enrico Letta, ehemaliger Vorsitzender des Partito Democratico und Ministerpräsident, erschienen 2024 und analysieren die Wettbewerbsfähigkeit der EU. Sie fokussieren sich dabei auf Innovationsförderungen, Dekarbonisierung und Resilienz wie auch auf die Notwendigkeit, den Binnenmarkt zu modernisieren und durch eine fünfte Grundfreiheit für Forschung und Innovation die EU wirtschaftlich zukunftsfähiger zu gestalten.

Für die digitale Grundversorgung im Bereich Mobilität muss ein gemeinsam getragenes Kooperationsverständnis erarbeitet und umgesetzt werden, welches die Kernelemente Daten und Schnittstellen, das integrierte Verkehrsmanagement, die integrierten Mobilitätsdienste sowie die Interaktion zwischen diesen Bereichen umfasst. Hierbei soll in einem verteilten System, basierend auf klar definierten und von allen Akteurinnen und Akteuren akzeptierten Rahmenbedingungen, der Zugang zu den genannten Bereichen sichergestellt sein. Eine wesentliche Voraussetzung hierfür ist auch ein entsprechender, auch an das neue Verständnis angepasster, Rechtsrahmen. Diese Kernelemente sind im Aktionsplan Digitale Transformation in der Mobilität (AP-DTM) fest verankert.

Die Umsetzung des AP-DTM wird von der ITS-Austria-Plattform und der AustriaTech unterstützt. Die ITS Austria bringt nationale Akteurinnen und Akteure zusammen, um wesentliche Themen wie die Bereitstellung integrierter Mobilitätsdienste oder die Gestaltung eines nationalen Mobilitätsdatenraums voranzutreiben. Als gemeinwirtschaftlich orientiertes Unternehmen vernetzt die AustriaTech Akteurinnen und Akteure, um in einer Schnittstellenfunktion nationale und europäische Aktivitäten im Mobilitätsbereich voranzutreiben. Die Aktivitäten der ITS Austria sowie der AustriaTech sind im Kapitel 1.1 des Hauptberichts detaillierter beschrieben.

Um die digitale Transformation sozial gerecht und ökologisch umzusetzen sowie die Wettbewerbsfähigkeit und die Souveränität Österreichs zu steigern, wurde die **Industriestrategie Österreich 2035** entwickelt, die zentrale Schlüsseltechnologien definiert, Innovationspotenziale stärkt und gezielt den Ausbau zukunftsorientierter Industriefelder, insbesondere im Bereich digitaler und nachhaltiger Mobilität, vorantreibt.

## 1.1 Ausschreibung zur Umsetzung des AP-DTM 2022

Mit dem Ziel, erste Maßnahmen des AP-DTM vorzubereiten, wurde die Ausschreibung des Klima- und Energiefonds (KLI.EN) „Digitale Transformation in der Mobilität 2022“ veröffentlicht. Dabei wurden die drei Schwerpunkte nationaler Mobilitätsdatenraum, multimodales Verkehrsmanagement und Digitalisierung von Rechtsvorschriften im Verkehrsbereich gesetzt. Die ausgewählten und geförderten Projekte sind bereits abgeschlossen. Die Projektergebnisse zu KoDRM-AT befinden sich im Verkehrstelematikbericht (VTB) 2025, die Ergebnisse zu den Projekten ESTRAL und SAM-AT befinden sich im Hauptbericht von 2026 (siehe Kapitel 2.1 bzw. 4.1.6).

## 1.2 Ausschreibung zur Umsetzung des AP-DTM 2023

Die 2. Ausschreibung „Digitale Transformation in der Mobilität 2023“ des Klima- und Energiefonds begann am 27. November 2023. Schwerpunkte waren die Erforschung verbesserter Datenerfassung für die Verkehrsnachfrage im Fuß-, Rad- sowie im ruhenden Verkehr, die Vorbereitung zur Datenerhebung für multimodale Reiseinformationsdienste, Einbindung lokaler und regionaler Mobilitätsdienste in Informationsplattformen, die Entwicklung eines nationalen SIRI-Profiles, die Digitalisierung von urbanen zonalen Verkehrsbeschränkungen (UVAR) in Österreich sowie ein Readiness-Framework für automatisierte Mobilität. Insgesamt wurden fünf Projekte zur Förderung ausgewählt: SELMA (Kapitel 5.1.2), ACTIMOMO (Kapitel 3.1.4), PSI (Kapitel 3.1.5), UVAR\_Austria (Kapitel 4.1.5) und auto.Ready (Kapitel 4.1.3). Der Status der Projekte ist jeweils im Hauptbericht genauer beschrieben.

## 1.3 Ausschreibung zur Umsetzung des AP-DTM 2024

Die 3. Ausschreibung „Digitale Transformation in der Mobilität & Rail4Climate 2024“ fokussierte sich im Bereich der digitalen Transformation auf zwei Schwerpunkte: F&E-Dienstleistungen, insbesondere im Bereich der Mobilitätsdaten, der fahrzeuggenerierten Daten im Kontext des European Data Act sowie der Integration von C-ITS-Anwendungen in die Verkehrssteuerung. Als zweiter Schwerpunkt wurden kooperative F&E-Projekte abgebildet, die sich mit C-ITS-basierten Lösungen für Parken, Vulnerable Road Users und der Einbindung gemischter Fahrzeugflotten in das Verkehrsmanagement beschäftigen. Die geförderten Projekte sind: FAIRMOBIL, SEMAVOR (siehe Kapitel 4.2.1 im Hauptbericht), C-ITS4U, CITRUS, CIPA und KoPaS. FAIRMOBIL und SEMAVOR sind F&E-Dienstleistungen, die restlichen Projekte kooperative F&E-Projekte. Die Laufzeiten der jeweiligen Projekte variieren zwischen zwölf (FAIRMOBIL) und 36 Monaten (C-ITS4U).

## 1.4 Ausschreibung zur Umsetzung des AP-DTM 2025

Die Ausschreibung „Digitale Transformation in der Mobilität & Rail4Climate 2025“, deren Einreichfrist am 28. Jänner 2026 endete, stärkt Österreichs Mobilitätsdatenwirtschaft und Infrastruktur. Im Fokus stehen der Aufbau des Austrian Mobility Data Space, pilotartige Validierungen, betreiber:innenübergreifendes Verkehrsmanagement sowie die Digitalisierung verkehrsrelevanter Rechtsvorschriften. Weitere Schwerpunkte sind die EU-konforme Bereitstellung von Mobilitätsdaten, die Harmonisierung dynamischer ÖV-Daten (SIRI-Profil) und die Entwicklung multimodaler Dienste (z.B. TOMP-API). Zudem werden Maßnahmen zur Verbesserung von Datenqualität und Struktur multimodaler Auskunftssysteme gefördert, insbesondere für Sharing- und Bedarfsverkehre.

## 2 Nachhaltige Mobilität ermöglichen – den Rechtsrahmen für die digitale Transformation gestalten

Eine Empfehlung des Aktionsplans Digitale Transformation in der Mobilität (AP-DTM) bezieht sich darauf, die Potenziale des bestehenden nationalen und europäischen Rechtsrahmens vollumfänglich zu nutzen, aber auch den bestehenden Rechtsrahmen, wo sinnvoll, zu adaptieren, um digitale Elemente mit physischen Elementen gleichzustellen. Ein Beispiel ist die digitale Kundmachung von Rechtsvorschriften für die Automatisierung im Mobilitätssystem und um dynamische Verkehrsregelung, etwa im Bereich von Umweltzonen, zu etablieren. Digitale Kundmachungen können somit den Rahmen für infrastrukturbasiertes, vernetztes, automatisiertes Fahren darstellen.

### 2.1 Der nationale Rechtsrahmen

In Österreich bildet das **IVS-Gesetz** die gesetzliche Grundlage für die Umsetzung und für das Monitoring der Fortentwicklung intelligenter Verkehrssysteme (IVS). Aufgrund der Revision der europäischen IVS-Richtlinie 2010/40/EU wurde auch das IVS-Gesetz novelliert, um die neuen Bestimmungen in nationales Recht überzuführen. Die Novelle des IVS-Gesetzes ist im zweiten Quartal 2026 in Kraft getreten.

Es regelt unter anderem den Betrieb von nationalen Stellen, wie der IVS-Stelle, welche bei AustriaTech angesiedelt ist und die Einhaltungüberprüfungen gemäß der IVS-Richtlinie durchzuführen hat. AustriaTech hat weiters einen Informations- und Beratungsauftrag und unterstützt nationale Akteurinnen und Akteure bei der richtlinienkonformen Datenbereitstellung. Schwerpunkt 2025 waren die Umsetzung und die Einführung der neuen bzw. aktualisierten Delegierten Verordnungen sowie die Aktivierung der betroffenen Stakeholderinnen und Stakeholder. Das Informationsweiterverwendungsgesetz (IWG) hat insbesondere wegen der dort verankerten hochwertigen Datensätze, welche kostenlos zur Verfügung zu stellen sind, Relevanz. Weitere Informationen zum nationalen Rechtsrahmen sind dem Hauptbericht, Kapitel 1.1 und 1.2.1, zu entnehmen.

## 2.2 Der europäische Rechtsrahmen

Auf europäischer Ebene bildet die IVS-Richtlinie 2010/40/EU den Rahmen für die harmonisierte Implementierung von IVS, welche die europäische Kommission zur Ausarbeitung und zur Anwendung von Spezifikationen in Form delegierter Rechtsakte und Normen ermächtigt. Mit der Veröffentlichung der revidierten IVS-Richtlinie im Jahr 2023 wurden die vorrangigen Bereiche abgeändert, ein Schwerpunkt auf kooperative ITS-Dienste gelegt und neue Verpflichtungen zur Bereitstellung und Digitalisierung bestimmter definierter Daten und Dienste festgelegt. Im Jahr 2024 wurden seitens der Europäischen Kommission ein neues Arbeitsprogramm zur IVS-Richtlinie und eine Vorlage für das Berichtswesen erarbeitet. Im März 2025 wurden die neuen Vorlagen erstmals von den Mitgliedstaaten verwendet und der Europäischen Kommission übermittelt. Im März 2026 wurden Auswertungen dieser Berichte von der Kommission veröffentlicht.

Neben der IVS-Richtlinie gilt auch die INSPIRE-Richtlinie zur Schaffung einer Geodateninfrastruktur in Europa als wesentlicher Baustein für die Bereitstellung von IVS-Diensten. In Österreich wird den darin geregelten Verpflichtungen zur Bereitstellung von Infrastrukturnetzdaten überwiegend über Datenschnittstellen der GIP entsprochen. Für die Weiterverwendung von Daten der öffentlichen Verwaltung wurde die PSI-Richtlinie geschaffen, welche sich in Österreich im Informationsweiterverwendungsgesetz (IWG) widerspiegelt. Der europäische Rahmen wird detaillierter in Kapitel 1.2.2 des Hauptberichts beschrieben. Informationen zur GIP sind im Hauptbericht im Kapitel 3.2.1 zu finden.

## 2.3 Aktuelle Aktivitäten

In Österreich befasst sich aktuell das Projekt **ESTRAL** mit der Entwicklung von digitalen Rechtsvorschriften im Straßenverkehr. Es sollen Handlungsempfehlungen und eine Roadmap erstellt werden, die nationale und internationale Entscheidungstragende dazu befähigen, die Digitalisierung verkehrsrechtlicher Vorschriften voranzutreiben. Das Kernstück des Projekts bildet das Verkehrsmaßnahmenregister als zentrale Datenbank für sämtliche Verkehrsmaßnahmen Österreichs im maschineninterpretierbaren DATEX-II-Format. Die Ergebnisse umfassen einen detaillierten Umsetzungsplan mit gestuftem Rollout, rechtlichen Handlungsempfehlungen für StVO-Novellierungen sowie grundlegenden technischen Spezifikationen. Die Entwicklung von digitalen Rechtsvorschriften im Straßenverkehr soll dazu dienen, die Sicherheit, die Effizienz und die Nachhaltigkeit des Verkehrssystems zu erhöhen.

## 3 Optimale Nutzung von Mobilitätsdaten

Mobilitätsdaten sind eine zentrale Grundlage für Optimierungsprozesse im Verkehrssystem. Gleichzeitig beeinflussen sie, etwa durch darauf aufbauende digitale Mobilitätsdienste, das Nachfrageverhalten der Nutzerinnen und Nutzer. Ein strukturierter Zugang zu den stetig wachsenden Datenmengen sowie deren gezielte Nutzung sind daher entscheidend für weitere Innovationen im Zuge der Digitalisierung und für die Entwicklung moderner Mobilitätsservices.

In Österreich soll im Rahmen des AP-DTM der Zugang zu mobilitätsrelevanten Daten und Schnittstellen als Teil einer digitalen Grundversorgung sichergestellt werden. Dabei werden unterschiedlichste Datentypen genutzt, beispielsweise für Standortsuche, Routenplanung und -berechnung, Echtzeit-Informationen, Tarifauskünfte sowie für Dienste rund um Buchung, Bezahlung und Ticketing.

Um den Austausch dieser Daten zwischen allen Beteiligten unter klar definierten Bedingungen zu ermöglichen und sie sowohl für Steuerungs- als auch für Planungszwecke nutzbar zu machen, ist ein geeigneter Kooperationsrahmen erforderlich. Dieser wird in Form eines nationalen Mobilitätsdatenraums geschaffen.

Der Mobilitätsdatenraum baut auf bestehenden nationalen Kompetenzen im Umgang mit Mobilitätsdaten auf und berücksichtigt zugleich Entwicklungen auf europäischer Ebene und in den Nachbarländern. Eine zentrale Voraussetzung für alle datengetriebenen Anwendungen ist dabei die konsequente Einhaltung des Datenschutzes, insbesondere beim Umgang mit personenbezogenen Daten. Ebenso ist das Prinzip der Datensouveränität der Dateninhabenden durchgehend zu gewährleisten.

### 3.1 Der nationale Rahmen

Um Mobilitätsdaten in Österreich optimal bereitstellen und nutzen zu können, wurden in den letzten Jahren bereits wesentliche Grundlagen geschaffen. Als Basis für Reiseinformationssysteme wie auch für Verwaltungsaufgaben wurde die Graphenintegrationsplattform (GIP) geschaffen. Die GIP ist ein österreichweiter, multimodaler, digitaler Verkehrsgraph der öffentlichen Hand.

Die GIP-Architektur wird seit 2021 im sogenannten GIP-2.0-Prozess auf den aktuellen Stand der Technik gebracht. Im Jahr 2025 lag der Fokus auf der Umstellung auf die GIP 2.0. Diese ist hochflexibel und umfasst erweiterte Tools für die Verwaltung von Benutzerinnen und Benutzern, Rechten und Rollen, Metadaten und zahlreiche Konfigurationsmöglichkeiten zur Steuerung des Softwareverhaltens. Zusätzlich ist sie an die Anforderungen unterschiedlicher und noch unbekannter Anwendungsfälle auch

jenseits von Verkehrsgraphen anpassbar. Sie wird als Open-Source-Software veröffentlicht. Das 2024 implementierte GIP4Radrouting wird stetig weiterentwickelt und es wird an der Verbesserung der Datengrundlage gearbeitet.

Zur Umsetzung der IVS-Richtlinie und ihrer Delegierten Verordnungen hat Österreich den **nationalen Zugangspunkt** (NAP; siehe Kapitel 1.1.3 im Hauptbericht) für IVS-Daten und -Dienste unter der Website [mobilitaetsdaten.gv.at](https://mobilitaetsdaten.gv.at) eingerichtet. Der NAP fungiert als Verzeichnis aller in Österreich verfügbaren und von der IVS-Richtlinie betroffenen Datensätze. Das **mobilityDCAT-AP** wurde bereits im Jahr 2024 am österreichischen nationalen Zugangspunkt implementiert und befindet sich seither in Verwendung. Im Sommer 2025 fiel die Entscheidung für die Neugestaltung des NAPs. Die Hauptgründe für eine Neuentwicklung waren das technische End of Life des Content-Management-Systems und die weitreichenden Entwicklungen im Bereich der NAP-Harmonisierung innerhalb von NAPCORE.

Um eine qualitätsgesicherte Datenbasis von Verkehrsinformationen bereitzustellen, kooperieren Bund (BMIMI, BMI), Bundesländer, Städte und die ASFINAG in EVIS.AT. Das Projekt konnte erfolgreich in eine öffentlich-öffentliche Kooperation übergeführt werden und wird nun dauerhaft betrieben. EVIS.AT stellt für einen Großteil des österreichischen Autobahn- und Landesstraßennetzes österreichweite Verkehrslage-, Reisezeiten- und Ereignismeldungen in vereinheitlichter hoher Qualität bereit. Der Fokus 2025 lag auf der vollständigen technischen und organisatorischen Anbindung des Bundesministeriums für Inneres (Polizei) an den Meldungsverbund, einschließlich Integration aller Landesverkehrsabteilungen und Erweiterung der Systeme für polizeispezifische Echtzeit-Verkehrsmeldungen. Ergebnisse zu den umgesetzten nationalen Aktivitäten (GIP, EVIS.AT) finden sich im Kapitel 3.2 des Hauptberichts.

## 3.2 Der europäische Rahmen

In der EU soll über EU-weit interoperable Datenräume ein Binnenmarkt für Datenwirtschaft geschaffen werden. Integraler Bestandteil ist der Aufbau eines European Mobility Data Space (EMDS), wozu die Europäische Kommission im Herbst 2023 eine Kommunikation veröffentlichte. Diese legt konkrete Ziele und die Umsetzungsphase für einen EMDS fest, um die Datenlage und das Serviceangebot im Mobilitätsbereich zu verbessern. Der EMDS soll keine zentralisierte Datenbank darstellen, sondern einen Rahmen für das vereinfachte und verbesserte Teilen von Daten anbieten. Dabei ist auch auf Interoperabilität mit anderen sektoralen europäischen Datenräumen zu achten. Private und öffentliche Plattformen sowie NAPs sollen gleichermaßen integriert werden. Genauere Erläuterung sind dem Kapitel 1.2.2 des Hauptberichts zu entnehmen.

Das Projekt **boostEDIC M&L** bringt 25 führende Organisationen aus 13 europäischen Ländern zusammen, um einen gemeinsamen europäischen Mobilitätsdatenraum zu entwickeln. Hauptmerkmale bei der Umsetzung sind die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, Nachhaltigkeit und grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Aus Österreich

sind die AustriaTech als Projektpartnerin und das BMIMI als assoziierter Partner im Projekt involviert. Weiterführende Informationen zum europäischen Datenraum sowie zu boostEDIC M&L finden sich in den Kapiteln 1.2.2 beziehungsweise 3.2.4 im Hauptbericht.

Die Harmonisierung der NAPs wird seit 2021 strukturiert in der von der Europäischen Kommission geförderten Initiative **NAPCORE** vorangetrieben, in welcher alle europäischen Mitgliedstaaten mitarbeiten, um die vorhandenen Daten für europaweite IVS-Dienste nutzbar zu machen. Neben dem einheitlichen Metadatenkatalog mobilityDCAT-AP wurden ein KPI-Framework zur Klassifizierung von NAPs, eine NAP-Referenzarchitektur, ein harmonisierter Katalog zur Definition der Datenkategorien (Data Dictionary), die Zusammenführung der Datenaustauschformate DATEX II und TN-ITS sowie ein Abgleich von Identifikatoren (Mapping of Identifiers) für multimodale Zugangsknoten in den Mitgliedstaaten geschaffen. Eine Detailbeschreibung von NAPCORE ist dem Kapitel 3.2.3 im Hauptbericht zu entnehmen.

### 3.3 Forschungsinitiativen

In den aktuellen nationalen Forschungsinitiativen steht die effiziente Nutzung von Mobilitätsdaten im Vordergrund, um eine verbesserte Planbarkeit für Reisende sicherzustellen. In Österreich gibt es zahlreiche Initiativen, die öffentliche oder private Datenangebote im Mobilitätsbereich zur Verfügung stellen. Allerdings gibt es rechtliche, organisatorische und technische Herausforderungen, um einen nationalen Mobilitätsdatenraum zu schaffen.

Hinsichtlich der Unfallstatistiken ist zu verzeichnen, dass 92 Prozent aller Verkehrstoten auf regionalen und sekundären Straßennetzen verunglücken, und ein Drittel davon betrifft ungeschützte Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Das **CAMBER**-Projekt befasst sich mit dieser Problematik, um zur Erreichung des „Vision Zero“-Ziels beizutragen. Das Projekt verfolgt einen integrierten, datengestützten Ansatz, der Straßeninstandhaltung und Verkehrssicherheitsmanagement miteinander verbindet. Mithilfe innovativer Datenquellen (z. B. Fahrzeugsensoren, Smartphone-Daten) und digitaler Zwillinge sollen Unfallrisiken besser vorhergesagt und verringert werden. Dadurch werden effizientere und kostengünstigere Maßnahmen ermöglicht.

Im Bereich Güterverkehr baut das Forschungsprojekt **FAMOUS** auf dem zuvor entwickelten Güterverkehrsmodell GÜMORE auf und zielt darauf ab, den urbanen Straßengüterverkehr, insbesondere in Wien und Wiener Neustadt, besser zu analysieren und zu steuern. Dazu werden bestehende Modelle verfeinert und um ein zusätzliches Simulationsmodell ergänzt. Dadurch können verschiedene Maßnahmen für ein effizientes und klimaneutrales Zufahrtsmanagement untersucht werden. Mithilfe von Szenarienanalysen werden Auswirkungen auf Verkehrsströme und Emissionen bewertet, sodass Städte fundierte, datenbasierte Entscheidungen für eine nachhaltige Güterverkehrsplanung treffen können.

Das Forschungsprojekt **Övvvi** erforscht innovative Methoden zur automatisierten Erfassung von Fahrgastströmen, um den öffentlichen Verkehr in Tirol effizienter zu

gestalten. Mithilfe von Mobilfunk-, Wi-Fi- und Kamertechnologien sollen präzisere Daten gewonnen werden, die eine bessere Planung von Fahrplänen und Linienführungen ermöglichen. Ziel ist es, Verkehrsunternehmen eine fundierte Entscheidungsgrundlage zu bieten, um das Angebot bedarfsgerecht anzupassen und den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen.

Eine ähnliche Herangehensweise verfolgt das Projekt **ACTIMOMO**. Hier wird ein innovatives System zur besseren Erfassung von Fuß- und Radverkehr in Österreich entwickelt. Durch den Einsatz von Mobilfunkdaten und weiteren Methoden sollen Bewegungsströme detaillierter abgebildet und gezielte Maßnahmen zur Förderung aktiver Mobilität ermöglicht werden. Ein flexibles Umsetzungskonzept sorgt dafür, dass das System schrittweise eingeführt und bedarfsgerecht angepasst werden kann.

Um das Verkehrsmanagement für belastbare und harmonisierte Daten zu Parkraumangebot und -nachfrage bereitzustellen, entwickelte **PSI** ein österreichweit übertragbares Monitoring-Framework für den ruhenden Verkehr. Durch eine zentrale Datenplattform, standardisierte Hochrechnungsverfahren und Open-Source-Werkzeuge schafft das Projekt erstmals eine skalierbare Grundlage für evidenzbasierte Parkraumpolitik und unterstützt die digitale Transformation der Mobilitätsplanung.

Der Analyse und der Planung nachhaltiger Freizeitmobilität im Bereich urbaner Naherholungsgebiete dient das Simulationstool **SINA**. Auf Basis einer umfangreichen Datenerhebung und statistischer Modellierung kann abgeschätzt werden, wie Maßnahmen wie bessere ÖV-Angebote oder Radinfrastruktur die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Das Tool soll Gemeinden und Organisationen helfen, Freizeitverkehr nachhaltiger zu gestalten.

Auch das Projekt **GENERATE** dient der Abschätzung von Verkehrsaufkommen auf Basis von datenbasierten Modellen. Es zielt darauf ab, Lücken bei Mobilitätsdaten in Österreich durch modellgestützte Schätzungen von Modal Split und Verkehrsleistung auf Gemeindeebene zu schließen. Mithilfe bestehender Mobilitätserhebungen und datenbasierter Modelle entsteht ein kontinuierlich aktualisierbares Framework, das Politik, Verwaltung und Planung evidenzbasierte Bewertungen verkehrlicher Maßnahmen ermöglicht, ohne flächendeckende Neuerhebungen durchführen zu müssen.

Mehrere österreichische Projekte analysieren die Mobilitätsnachfrage, um nachhaltige und bedarfsgerechte Verkehrsangebote zu entwickeln: Während **SAFARI** Zugangsbarrieren für gefährdete Gruppen in ländlichen Regionen untersucht, fokussiert sich **INNOVATOUR** auf touristische Mobilität anhand von Buchungs- und Nächtigungsdaten. **AI 4 Sustainable PT** nutzt KI zur Erstellung eines Mobilitätsgraphen für bessere Planung im ländlichen Raum, **MultiMoFusion** kombiniert Smartphone- und Bewegungsdaten zur Analyse neuer Angebote, und **FLIP-FLOP** entwickelt einen KI-gestützten Mobilitätsservice, der in Echtzeit an die Bedürfnisse der Fahrgäste angepasst wird. Mehr Informationen zu den beschriebenen Forschungsaktivitäten sind dem Hauptbericht, Kapitel 3.1, zu entnehmen.

### 3.4 Umsetzungsinitiativen

Neben dem Verständnis für den Bedarf an Mobilitätsdiensten ist es im nächsten Schritt unabdingbar, durch Umsetzungsinitiativen Angebote zu schaffen, welche den Bedarf an Mobilität decken. Im Folgenden werden Dienstleistungen und Projekte präsentiert, welche wichtige Mobilitätsaspekte in Österreich abdecken.

Das **ASFINAG-Contentportal** wurde 2025 weiterentwickelt und stellt nun Echtzeit-Verkehrsdaten in offenen, standardisierten Formaten bereit. Die Nutzung wurde durch eine automatisierte Registrierung und konsolidierte Datenpakete vereinfacht. Weiters wurden neue Daten zur Bemautung implementiert. Zusätzlich stehen nun Belegungsdaten zu über 100 Lkw-Stellplätzen in Echtzeit zur Verfügung. Weitere Optimierungen der Datenschnittstellen und der Webpräsenz sind für 2026 geplant.

Im Rahmen des bereits mehrere Jahre laufenden Projektes **ARMS** werden Daten der C-ITS-Units entlang des ASFINAG-Netzes anonymisiert gesammelt, analysiert, aufbereitet und allen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung gestellt. Diese Informationen sind für die Verkehrssteuerung und die Reiseplanung relevant. Im Jahr 2025 wurden aufgrund von KI erhebliche Verbesserungen bei der Verarbeitung von Staus gemacht und zudem Floating-Car-Daten für die Verbesserung der Verkehrslage vorbereitet, welche 2026 für eine präzisere Staulängenermittlung eingesetzt werden sollen. Zusätzlich liegt ein zukünftiger Fokus auf der Verbesserung der Prognose mithilfe von KI.

Um qualitativ hochwertige Echtzeit-Mobilitätsinformation für alle Nutzenden bereitzustellen, verarbeitet die ASFINAG im Projekt **ARTEMIS** externe Datenquellen wie Wetterwarnungen, Ereignismeldungen der Landespolizeidirektionen (BMI), fahrzeugbasierte Ereignismeldungen über C-ITS und DFRS (Data for Road Safety) und weitere Datenquellen wie beispielsweise Verkehrsnachrichten im Radio oder Navigationssysteme. Durch diese Kooperation zahlreicher Stakeholderinnen und Stakeholder werden bestimmte Ereignisse deutlich früher im internen Ereignismanagement sichtbar. Sie verbessert die Geschwindigkeit der Ereignisdetektion, erhöht die Qualität der Ereignisbewältigung und steigert die Präzision der Verkehrssicherheit.

Echtzeit-Verkehrsinformationen werden auch in der neu entwickelten **ÖAMTC-App** „Meine Reise“ genutzt, um Reisende bei der Routenplanung zu unterstützen. Die App integriert Inhalte von verschiedenen Datenprovidern, einschließlich Reise- und Tourismusinformationen, und bietet Zusatzservices wie Nothilfe und Tipps zu Sehenswürdigkeiten. Die App ist kostenlos verfügbar, kontinuierlich in Entwicklung und richtet sich an Mitglieder des ÖAMTC.

Im Projekt **SPOT** wird ein datenbasiertes Stellplatzoptimierungstool für Städte entwickelt, um bedarfsgerechte Stellplatzschlüssel für Wohnbauten zu erstellen. Es kombiniert Verwaltung, Forschung und digitale Technologien, um evidenzbasierte Entscheidungen zu ermöglichen. Das Tool unterstützt städtische Planungen, fördert nachhaltige Mobilität und kann flexibel auf unterschiedliche urbane Kontexte angewendet werden.

**FahrMit** fördert Mitfahrmöglichkeiten in Niederösterreich über die DOMINO-App. Dadurch werden CO<sub>2</sub>-Emissionen reduziert und Personen ohne eigenes Fahrzeug eingebunden. Die App ermöglicht eine einfache Organisation von Fahrgemeinschaften inklusive Park-and-Ride-Reservierung, Gamification und wissenschaftlicher Begleitung. Dadurch werden Gemeinden, Veranstaltende und die lokale Infrastruktur unterstützt. Eine österreichweite Skalierung ist geplant, unterstützt durch Werbung, Partnerschaften und Integration in weitere Mobilitätsplattformen.

## 4 Verkehr zukunftsfähig gestalten – integriertes Verkehrsmanagement

Ein Modi-übergreifendes, integriertes Verkehrsmanagement kann wesentlich zu einer klima- und umweltfreundlichen Mobilität beitragen. Nur durch die Vernetzung der Verkehrsmanagementlösungen der einzelnen Verkehrsmodi wird es gelingen, ein resilientes Mobilitätssystem zu schaffen und neue Mobilitätslösungen, wie z. B. im Bereich der kooperativen, vernetzten und automatisierten Mobilität oder im Sharing-Bereich, optimal unterstützen zu können.

Um Verkehrsmanagement effizient und zielgerichtet abwickeln zu können, muss das Gesamtsystem überwacht sowie die Wirkung der gesetzten Verkehrsmanagementmaßnahmen analysiert werden. Auch gemeinsame Verkehrssteuerungsmaßnahmen über Netze und Modi hinweg zu definieren, stellt ein wichtiges Element eines integrierten Verkehrsmanagements dar. Die Reisenden sollen das multimodale Mobilitätssystem mittels integrierter Verkehrsmanagementlösungen energiesparend unter Einhaltung der klimapolitischen Zielsetzungen benutzen können. Darüber hinaus gilt es, Maßnahmen zu setzen, welche die Besetzungsgrade und die Auslastungen einzelner Fahrzeuge sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr erhöhen bzw. optimieren.

### 4.1 Der nationale Rahmen

Das **C-ITS-Anwender:innen-Forum** (Kapitel 4.2.1 des Hauptberichts) als Kooperationsforum für alle österreichischen Akteurinnen und Akteure, welche C-ITS-Dienste umsetzen wollen, bietet die Möglichkeit, sich über aktuelle europäische C-ITS-Spezifikationen zu informieren, aber auch von Erfahrungen anderer Akteurinnen und Akteure bei der Identifikation geeigneter Standorte, der Auswahl erster Dienste oder technischer Lösungen zur Kommunikation der Dienste zu lernen. Im Rahmen des Forums wurden auch österreichische Lösungen für die Verteilung von C-ITS-Nachrichten über nationale C-ITS-Broker identifiziert und die Anbindung erster Städte bereits erfolgreich umgesetzt. Die vollständige Open-Source-Stellung der Software des C-ITS-Brokers Austria, die im Jahr 2025 vorbereitet wurde, wird den Aufbau weiterer C-ITS-Broker und -Clients künftig erheblich vorantreiben und damit grenzüberschreitend zur Ausrollung von Long-Range C-ITS beitragen.

## 4.2 Der europäische Rahmen

Die europäische Strategie für kooperative intelligente Verkehrssysteme forciert die Markteinführung von C-ITS-Diensten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Effizienz, aber auch zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen. C-ITS-Dienste werden vermehrt für die Kommunikation zwischen Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs und dem Individualverkehr für mehr Sicherheit und Nachhaltigkeit eingesetzt. Die C-Roads-Plattform hat gemeinsam mit dem CAR 2 CAR Communication Consortium die Erarbeitung europaweit harmonisierter Spezifikationen fortgesetzt. C-ITS bildet auch eine wesentliche Grundlage für die Zukunft der automatisierten Mobilität, zu welcher die CCAM-Partnerschaft Ausschreibungen organisiert, um Forschungs- und Innovationsvorhaben zu Themen der vernetzten, kooperativen und automatisierten Mobilität zu fördern. Schwerpunkt des Kapitels 1.2.2 im Hauptbericht sind die angesprochenen Strategien und Partnerschaften. In der Revision der IVS-Richtlinie wurde C-ITS als spezifischer vorrangiger Bereich definiert, mit erweiterten Aufgaben für die Europäische Kommission, um sichere, kooperative ITS-Dienste (C-ITS) in Europa zu gewährleisten und deren Ausrollung weiter voranzutreiben.

## 4.3 Forschungsinitiativen

Die folgenden Forschungsprojekte fokussieren sich auf die Integration von Verkehrsmanagementlösungen, um neue Mobilitätsansätze zu fördern. Gleichzeitig soll die Verkehrssicherheit im Kontext der Entwicklung automatisierter Fahrzeuge gewährleistet werden.

Das Projekt **UVAR\_Austria** untersucht die Umsetzung europäischer Vorgaben für die digitale Bereitstellung von Verkehrsdaten zu städtischen Fahrzeugzugangsregulierungen (UVAR) in Österreich. Im Fokus stehen die technische Abbildbarkeit von UVAR-Daten im DATEX-II-Format sowie die Governance-Strukturen für die Verwaltung und für die Bereitstellung dieser Daten. Das Ergebnis wird eine Roadmap sein, die als Entscheidungsgrundlage für die digitale Umsetzung und für die Verteilung von UVAR-Daten dient.

Das Projekt **SAM-AT** entwickelte strategische und organisatorische Empfehlungen zur Verbesserung des übergreifenden Verkehrsmanagements in Österreich. Im Mittelpunkt stehen stärkere Kooperation zwischen Akteurinnen und Akteuren, konsistente Verkehrsinformation sowie angepasste rechtliche und institutionelle Rahmenbedingungen. Ziel ist es, durch abgestimmte Strategien, verbesserte operative Zusammenarbeit und eine integrierte nationale Verkehrsinformation eine effektivere, koordinierte Verkehrssteuerung zu ermöglichen.

Im Kontext der überarbeiteten EU-Verordnung zu Echtzeit-Verkehrsinformationen (RTTI) wird mit **TISGRADE** ein europaweites Projekt zur Verbesserung von Qualität, Verfügbarkeit und Standardisierung von Verkehrsdaten umgesetzt. Durch die Zusammenarbeit von Behörden und privaten Akteurinnen und Akteuren aus zahlreichen Ländern werden einheitliche Datenstandards, Prozesse und Definitionen entwickelt, um konsistente

Echtzeit-Informationen bereitzustellen. Dies unterstützt eine effizientere Verkehrssteuerung und verbessert die Entscheidungsgrundlage für Verkehrsteilnehmende.

**SAAM Austria** fungiert als nationale Plattform zur Vernetzung von Akteurinnen und Akteuren im Bereich automatisierte Mobilität und fördert den Austausch zwischen Forschung, Industrie und öffentlicher Hand. In thematischen Arbeitsgruppen werden zentrale Fragestellungen bearbeitet und konkrete Ansätze für die Umsetzung automatisierter Lösungen entwickelt. Durch Positionspapiere, Studienreisen und kontinuierlichen Dialog stärkt SAAM Austria die strategische Ausrichtung und die Wettbewerbsfähigkeit Österreichs in diesem Zukunftsfeld.

Das Projekt **auto.Ready** entwickelt ein österreichweites Readiness-Framework, um die Einführung automatisierter Mobilität systematisch zu unterstützen und zu standardisieren. Es kombiniert technische, rechtliche und betriebliche Perspektiven und stellt Werkzeuge sowie Evaluierungsmethoden für Behörden wie für Betreiberinnen und Betreiber bereit. Dadurch wird eine gemeinsame Grundlage geschaffen, um Implementierungen effizienter zu gestalten und die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätslösungen gezielt voranzutreiben.

Im Projekt **BEFAHRBAR** wird eine standardisierte, simulationsbasierte Methodik zur Bewertung der Befahrbarkeit von Straßen für automatisierte Fahrzeuge entwickelt. Mithilfe digitaler Zwillinge und der Berücksichtigung fahrzeugspezifischer Anforderungen werden Einsatzgebiete objektiv und reproduzierbar analysiert. Dies ermöglicht effizientere Genehmigungsverfahren und unterstützt eine sichere und skalierbare Integration automatisierter Mobilität in den öffentlichen Verkehr.

Das Pilotprojekt zu **C-ITS-Warnmeldungen zu Höhenbeschränkungen** erprobt den Einsatz von C-ITS zur frühzeitigen Warnung von Fahrzeugen bei drohenden Kollisionen mit zu niedrigen Eisenbahnbrücken. Lenkende erhalten dabei direkt im Fahrzeug eine Echtzeit-Meldung über bestehende Höhenbeschränkungen, wodurch Unfälle und Infrastrukturschäden reduziert werden können. Die erfolgreiche Demonstration zeigt das Potenzial kooperativer Systeme zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von Betriebsstörungen im Bahnverkehr. Die genannten Initiativen sind im Hauptbericht im Kapitel 4.1 detaillierter erläutert.

## 4.4 Umsetzungsinitiativen

Der Verkehr der Zukunft soll effizienter, sicherer und umweltfreundlicher gestaltet werden. Dazu wird in Österreich und europaweit die Technologie C-ITS (Cooperative Intelligent Transport Systems), basierend auf den Spezifikationen der **C-Roads-Plattform**, umgesetzt. Die C-Roads-Austria-Projekte sowie das X4ITS-Projekt unterstützen diese Entwicklungen, indem sie **C-ITS-Umsetzungen in Städten** (Wien, Salzburg, Graz, Klagenfurt und Linz) sowie entlang des **hochrangigen Straßennetzes** entscheidend voranbringen. Im Jahr 2025 wurde der flächendeckende Rollout (525 C-ITS-Straßeneinheiten) des ASFINAG-Netzes finalisiert. Darüber hinaus sind aktuell zwei **C-ITS-Broker** in Betrieb, ein ASFINAG-eigener

Broker, auf dem seit 2023 Nachrichten für das hochrangige Straßennetz veröffentlicht werden, und der von AustriaTech betriebene Broker für das sekundäre Straßennetz und für Städte, der seit 2024 in Betrieb ist. Dies ermöglicht den Austausch von Verkehrsinformationen zwischen Straßenbetreibern untereinander sowie mit Endnutzenden. Um die Sicherheit bei Einsätzen zu erhöhen, wurde die **C-ITS-Ausstattung** der gesamten ASFINAG-Blaulicht-Flotte 2025 abgeschlossen. Darüber hinaus wurden 59 mobile Lkw-Anpralldämpfer sowie 13 Leitkegelsetzer mit C-ITS ausgestattet, um die Absicherung von mobilen Baustellen zu gewährleisten.

Städte und Gemeinden wollen den öffentlichen Verkehr beschleunigen, stoßen jedoch mit bestehenden Systemen an Grenzen bei Flexibilität, Zuverlässigkeit und Interoperabilität. Das Projekt **SEMAVOR** setzt hier an, indem es mithilfe von C-ITS-Technologien eine kontinuierliche Fahrzeugerkennung und verbesserte Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur ermöglicht. Dadurch können Ampeln dynamisch und präziser gesteuert und ÖV-Fahrzeuge gezielt bevorrangt werden, ohne den Individualverkehr stark zu beeinträchtigen. Ziel des Wiener-Linien-Projekts ist es, ein übertragbares Konzept bereitzustellen, das Städten zeigt, wie C-ITS-basierte ÖV-Bevorrangung umgesetzt werden kann und welche Effizienz- und Zuverlässigkeitsgewinne zu erwarten sind.

Vor allem grenzübergreifende Projekte zur Umsetzung von intelligenten Verkehrssystemen werden seitens der Europäischen Kommission gefördert. Hier ist das Umsetzungsprojekt **X4ITS** (Central European cross-border cooperation for ITS) zu nennen, welches die Harmonisierung von ITS- und C-ITS-Anwendungen anstrebt. Im Bereich der fünf TEN-T-Korridore, die durch Österreich, Tschechien, Ungarn, Kroatien, Rumänien und Slowenien verlaufen, sollen der grenzüberschreitende Verkehr und der Datenaustausch verbessert werden. Teil des Projekts ist die Implementierung von innovativen C-ITS-Anwendungen anhand der C-Roads-Spezifikationen. Mehrere österreichische Städte (Wien, Linz, Klagenfurt) sind an dieser Umsetzung beteiligt und haben bereits einen Großteil der geplanten OBU und RSUs installiert. In Österreich ist zudem ein Upgrade des nationalen Zugangspunkts (NAP) vorgesehen.

**HighScene-Stauwarner** nutzt KI-basierte Videodatenanalyse der bestehenden ASFINAG-Videoinfrastruktur, um Staus, kritische Verkehrssituationen und Verkehrsstöße in Echtzeit zu erkennen. Dabei werden Fahrzeuge klassifiziert, Trajektorien rekonstruiert und kritische Situationen in Echtzeit erkannt. Das Safety Dashboard ermöglicht manuelle Validierung und kontinuierliche Verbesserung der Modelle, wodurch die Verkehrssicherheit erhöht wird. Ein weiterer Aspekt, um die Sicherheit auf den Straßen zu erhöhen, sind mobile, autarke Kamerasysteme. Diese erlauben Unabhängigkeit von fest installierter Infrastruktur und somit den flexiblen Einsatz an Baustellen und stauanfälligen Abschnitten. Dadurch können Mobilitätsdaten direkt in die operative Verkehrssteuerung und in Sicherheitsmaßnahmen einfließen.

Die **kamerabasierte Verkehrszählung** der ITS Vienna Region nutzt KI-gestützte Objekterkennung, um automatisiert und standortübergreifend Echtzeit-Daten zum Verkehrsgeschehen zu erfassen. Dabei werden erstmals auch Aktivverkehrsteilnehmende wie Radfahrende und Fußgängerinnen und Fußgänger systematisch berücksichtigt und

in Verkehrsmodelle integriert. Bei der Verwendung von Kameras ist insbesondere auf die Gewährleistung des Datenschutzes zu achten. Dies wird unter anderem durch die gezielte Reduktion der Bildauflösung durchgeführt, sodass weder Gesichter, Details einer Person noch Kennzeichen erkannt werden können. Die gewonnene Datengrundlage ist skalierbar ausgelegt und bildet eine zentrale Basis für zukünftige Verkehrsanalysen und -steuerungen.

Die **MAPS-App** verknüpft unterschiedliche Datenquellen und bietet einen umfassenden Überblick über das aktuelle Verkehrsgeschehen im Autobahn- und Schnellstraßennetz. Durch die Integration von Ereignismeldungen aus KI-Systemen, Fahrzeugdaten und manuellen Quellen werden die Detektion und die Verarbeitung von Vorfällen deutlich beschleunigt. Dadurch können Maßnahmen früher eingeleitet und die Verkehrssicherheit sowie die Effizienz im Ereignismanagement verbessert werden.

Im Zuge der Bauarbeiten an der Luegbrücke wird durch enge **Kooperationen** mit nationalen und internationalen Partnern ein abgestimmtes Verkehrsmanagement entlang des Brennerkorridors umgesetzt. Gemeinsame Fahrkalender, Dosiersysteme und grenzüberschreitende Reisezeitinformationen tragen dazu bei, Verkehrsströme gezielt zu steuern und Engpässe zu reduzieren. Damit wird eine koordinierte und transparente Verkehrslenkung über Landesgrenzen hinweg ermöglicht. Ergänzt wird das Verkehrsleitsystem durch das Intelligente Mobile Informationssystem (**IMIS**), das mit flexiblen, digital gesteuerten Anzeigen, die situationsabhängig aktuelle Verkehrsführungen und Hinweise darstellen, den Verkehrsfluss optimieren und die Verkehrssicherheit erhöhen soll. Zusätzlich erfassen integrierte Sensoren Verkehrsdaten wie Reisezeiten in Echtzeit. Das ermöglicht dem **Korridor-Widget**, aktuelle Reisezeiten und Verkehrsinformationen entlang des Brennerkorridors in einer webbasierten Anwendung bereitzustellen. Dadurch werden fundierte Reiseentscheidungen unterstützt und die Transparenz im gesamten Korridor erhöht.

# 5 Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote attraktivieren – integrierte Mobilitätsdienste ermöglichen

Um das bestehende und verfügbare Angebot des Mobilitätssystems für Reisende zugänglich zu machen, müssen entsprechende Informationen vorhanden und vernetzt sein. Dieses Mobilitätsangebot soll in Zukunft neben der Beauskunftung auch Funktionen der Buchung, der Bezahlung und des Ticketings umfassen. Durch integrierte Mobilitätsdienste wird eine attraktive Alternative zum eigenen Pkw geschaffen und das Mobilitätssystem als Ganzes resilienter und robuster gestaltet, indem auch neu entstehende Mobilitätsdienste, wie etwa im Bereich Sharing, einfach und schnell integrativ angeboten werden können.

Um diese Ziele des AP-DTM zu erreichen, müssen möglichst alle Anbieterinnen und Anbieter von Mobilitätsdiensten so weit kooperieren, dass die bestehenden Mobilitätsangebote in integrierten Mobilitätsdiensten zugänglich werden. Durch diesen Zugang können Nutzende entsprechend ihren Anforderungen besser serviert werden.

Neben der organisatorischen Perspektive gilt es, auch die technischen Elemente im Blickfeld zu haben. Hier sind harmonisierte technische Schnittstellenspezifikationen von zentraler Bedeutung, um Daten und Dienste einfach zugänglich zu machen. Dadurch können multimodale Endnutzer:innendienste möglichst ohne viel zusätzlichen technischen Aufwand bereitgestellt werden. Da bei den einzelnen nationalen Akteurinnen und Akteuren unterschiedlichste technische Systeme in Betrieb sind, gilt es, die Schnittstellen zwischen den Einzelsystemen zu definieren, wobei national zu verwendende Profile für Daten- und Serviceschnittstellen entwickelt werden sollen.

## 5.1 Der nationale Rahmen

Integrierte Mobilitätsdienstleistungen für eine breite Zielgruppe zu ermöglichen ist ein Ziel der 2023 veröffentlichten Sharing-Strategie. Diese definiert unterschiedliche Maßnahmen, um einen sicheren Rahmen für Sharing zu schaffen und das Potenzial im Sinne nachhaltiger Mobilitätssysteme zu heben; siehe Hauptbericht, Kapitel 1.2.1.

Die **Verkehrsauskunft Österreich (VAO)** bietet eine umfassende digitale Mobilitätsplattform für Unternehmen und Eigenentwicklungen. Sie wird von bald 120 abnehmenden Organisationen genutzt und verzeichnete 2025 über 733 Millionen Routenabfragen. Darüber hinaus wurden 2025 nahezu eine halbe Milliarde Haltestellenmonitore sowie

Standortdienste über die VAO abgefragt. Mehr Informationen zur VAO sind Kapitel 5.2.1 des Hauptberichts zu entnehmen.

Zur Umsetzung des AP-DTM wurden zwei zentrale **Arbeitsgruppen**, die vom BMIMI geleitet werden, eingerichtet: **MMTIS**, die sich auf die Verbesserung multimodaler Reiseinformation konzentriert, und **MDMS**, die die Integration multimodaler Mobilitätsangebote vorantreibt und das Ziel verfolgt, Buchungen über eine:n Anbieter:in/einen Modus hinweg zu erleichtern. Die MMTIS-Gruppe arbeitete 2025 vor allem an einem Leitfaden zur Harmonisierung und Qualitätssteigerung von Daten sowie an Anforderungen für bessere Kooperationsstrukturen. Die MDMS-Gruppe entwickelte ein gemeinsames Kooperationsverständnis, das Rollen, Prinzipien und Anforderungen für integrierte Mobilitätsdienste definiert. Beide Gruppen dienen dem regelmäßigen Austausch, der Weiterentwicklung von Maßnahmen und der praktischen Umsetzung zur Stärkung nachhaltiger Mobilitätsangebote.

## 5.2 Der europäische Rahmen

Den europäischen Rahmen setzen in diesem Bereich die europäische „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ sowie der European Green Deal. Um eine beträchtliche Emissionsreduktion zu erreichen, spielt die Digitalisierung im Mobilitätsbereich eine wesentliche Rolle. Diese wird auch als Schlüssel für integrierte Mobilitätsdienste und damit einhergehende nachhaltige Mobilitätsangebote betrachtet. In Europa bilden der Draghi- und der Letta-Bericht ebenfalls einen strategischen Rahmen für die Aufrechterhaltung der Resilienz Europas, wobei Investitionen in Infrastruktur und Digitalisierung eine wichtige Rolle spielen.

## 5.3 Standardisierte Datenschnittstellen

Das Maßnahmenbündel zu integrierten Mobilitätsdiensten legt auch einen Schwerpunkt auf die nationale Umsetzung europäischer harmonisierter Datenstandards. Konkret beinhaltet dies die Standards **DATEX II**, **TN-ITS**, **NeTEx**, **SIRI** und **OJP**.

DATEX II ist ein in der IVS-Richtlinie vorgegebenes Datenformat zur Bereitstellung IVS-relevanter Daten für den Straßenverkehr und wird im Rahmen von NAPCORE weiterentwickelt und im Rahmen von CEN standardisiert. TN-ITS findet als Datenformat vorrangig für den Austausch von statischen Straßendaten zwischen Straßenbetreibenden und Dienst anbietenden Anwendung und wird in den DATEX-II-Standard integriert. NeTEx und SIRI zielen als Austauschprotokolle auf die Daten des öffentlichen multimodalen Verkehrs ab, wobei NeTEx die statischen Daten und SIRI die dynamischen Daten abdeckt. Einen Kernpunkt für eine vollständige Interoperabilität innerhalb dieser Datenformate stellt die Entwicklung von europäischen und nationalen Mindestprofilen dar. Der Weiterentwicklung der Standards sowie der Definition nationaler Mindestprofile widmet sich auch dieses Maßnahmenbündel im Kern. Weiters soll der Open-Journey-Planning(OJP)-Standard als harmonisierte Schnittstelle zur Verknüpfung von distribuierten Reiseinformationsdiensten

weiter etabliert werden. Weitere Beschreibungen der Daten- und Serviceschnittstellen sind Inhalt des Kapitels 1.3 im Hauptbericht.

## 5.4 Forschungsinitiativen

Das Projekt **DiToMo** adressiert die bislang unzureichende digitale Abbildung der „letzten Meile“ im touristischen Verkehr, indem auch kleinstrukturierte Mobilitätsangebote systematisch erfasst und in Routingdienste integrierbar gemacht werden. Dazu werden bestehende Digitalisierungspfade über Verkehrsverbünde ergänzt und neue Ansätze für touristische Kleinstangebote entwickelt, inklusive standardisierter Datenmodelle und organisatorischer Prozesse. Ziel ist eine nachhaltige, österreichweit skalierbare Lösung, die durch verbesserte Datenverfügbarkeit die Nutzung öffentlicher und klimafreundlicher Mobilitätsangebote für Reisende erleichtert.

**SELMA** untersucht, wie lokale und regionale Mobilitätsangebote, insbesondere Bedarfsverkehre und Sharing-Dienste, besser in digitale Plattformen integriert werden können. Durch die Kombination aus theoretischer Analyse und praktischer Erprobung in realen Plattformen werden technische, organisatorische und Governance-bezogene Hürden identifiziert und konkrete Integrationsszenarien getestet. Die daraus abgeleiteten Handlungsempfehlungen zielen darauf ab, multimodale Mobilität attraktiver zu machen und die Zusammenarbeit zwischen Anbietenden und Plattformen nachhaltig zu verbessern.

Das Projekt **ÖVAS** verfolgt das Ziel, die bestehende Autobahnen- und Schnellstraßeninfrastruktur stärker für den öffentlichen Busverkehr zu nutzen und damit neue Potenziale für den öffentlichen Verkehr zu erschließen. Im Rahmen mehrerer Use Cases wie beispielsweise Autobahnhaltestellen oder der Nutzung von Pannestreifen werden infrastrukturelle, rechtliche und betriebliche Voraussetzungen analysiert. Die gewonnenen Erkenntnisse bilden die Grundlage für konkrete Pilotumsetzungen und tragen dazu bei, durch effiziente Nutzung vorhandener Infrastruktur die Verkehrswende zu beschleunigen.

Forschungsbedarf besteht weiterhin im Bereich Wirkungsmonitoring. Weitere Informationen sind dem Kapitel 5.1 des Hauptberichts zu entnehmen.

## 5.5 Umsetzungsinitiativen

Mit **flux** wurde im steirischen Zentralraum ein einheitliches, stadtrregionales Bedarfsverkehrssystem etabliert, das bestehende Angebote bündelt und gezielt Versorgungslücken im öffentlichen Verkehr schließt. Als flexible Ergänzung zu Bus und Bahn übernimmt flux insbesondere in peripheren Gebieten sowie als Zubringer zu zentralen Knotenpunkten eine wichtige Rolle auf der „letzten Meile“. Durch digitale Disposition, hohe regionale Vernetzung und steigende Nachfrage leistet das System einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit und zur Förderung nachhaltiger Mobilität. Alle beschriebenen Aktivitäten sind im Hauptbericht im Kapitel 5.2.2 genauer erläutert.

## 6 Begleitende Maßnahmen

Der Kompetenzaufbau bei allen Akteurinnen und Akteuren des Mobilitätssystems ist ein weiterer zentraler Schlüssel für eine digitale Transformation in der Mobilität. Diese digitale Kompetenz gilt es, beispielsweise über neuartige Aus- und Weiterbildungsformate, für öffentliche wie auch für private Akteurinnen und Akteure vorzuhalten bzw. zu schaffen, um Österreich fit für diese digitale Transformation in der Mobilität zu machen und dadurch diese aktiv mitzugestalten.

Auch sollen digitale Lösungen von den Nutzenden des Mobilitätssystems akzeptiert und verwendet werden. Dadurch kann die Digitalisierung den gewünschten positiven Beitrag zur Erreichung der Klimaziele im Mobilitätsbereich liefern. Oftmals wissen Nutzende gar nicht über die existierenden Mobilitätsangebote und den Nutzen bestimmter Anwendungen Bescheid.



