



FFG
Forschung wirkt.



EINREICHFRIST 02.10.2024
WIEN, SEPTEMBER 2024

**ZERO EMISSION MOBILITY PLUS 2024
FRAGEN & ANTWORTEN ZU
F&E-DIENSTLEISTUNGEN**

Fragen zu den F&E-Dienstleistungen können bis 11.09.2024 an die FFG gerichtet werden. Die Anfragen wurden gesammelt und anonymisiert beantwortet.

Fragen zu Ausschreibungsschwerpunkt

4.1.2 Mehrzweckstreifen im Freiland mit reduzierter Kernfahrbahn („2-1 Straße“)

Frage:

Es sollen an mindestens drei Strecken Mehrzweckstreifen implementiert werden. Welche Finanzierungsmöglichkeiten gibt es dafür?

Antwort:

Die Kosten für die Bodenmarkierung von beidseitigen Mehrzweckstreifen betragen rund 4.000 EUR pro km (5 Radsymbole pro km). Sollten die Mehrzweckstreifen auch noch rot eingefärbt werden, so kommen noch 39 EUR/m² hinzu. Die Länge der Strecken sind nicht vorgegeben. Die Kosten der Bodenmarkierung können in die Projektkosten integriert werden, oder vom Straßenerhalter beigestellt werden.

Frage:

Wie ist eine solche Implementierung rechtlich durchzusetzen?

Antwort:

Eine Implementierung ist nur durch den Straßenerhalter möglich. Daher empfiehlt es sich, vom Straßenerhalter der vorgeschlagenen Strecken (Gemeinde bspw. bei einer Gemeindestraße im Freiland bzw. Bundesland bei einer Landesstraße im Freiland) zumindest einen LOI zu haben oder die Gemeinde bzw. das Bundesland auch als Projektpartner mit aufzunehmen. Eine Verordnung des BMK nach StVO §34 Abs. 5 (Zum Zwecke der Erprobung im Rahmen der Durchführung einer wissenschaftlichen Untersuchung) ist nicht vorgesehen, da es sich nicht um neue Leiteinrichtungen handelt.

Frage:

Der Zeitrahmen der Untersuchung von 1,5 Jahren erscheint knapp im Hinblick auf Genehmigungen, Umsetzung, Abwarten bis der Mehrzweckstreifen von der Bevölkerung angenommen wird.

Antwort:

Eine rasche Umsetzung durch den (engagierten) Straßenerhalter wird für die Gewinnung von Erkenntnissen in der Projektlaufzeit relevant sein. Vorarbeiten für die Genehmigung sind natürlich möglich, aber die Auswahl der Strecken wird sich vor allem am Beteiligungsinteresse der Gemeinde/des Bundeslandes orientieren.

Fragen zu Ausschreibungsschwerpunkt

4.1.3 Mobilitätsausweis für Standorte

Frage:

In diesem Schwerpunkt wird als Fokus der Arbeit unter anderem die „Pilotanwendungen bei einem österreichweiten Immobilienportal mit optionaler Testung zwischen dynamischen und statischen Mobilitätsausweis“ angeführt. Wird in diesem Zusammenhang erwartet, dass eine Immobilienplattform Projektpartner ist und die entwickelte Methode in ihre Plattform integriert? Das würde bedeuten, dass das Projekt seine Neutralität etwas verliert, da die technische Funktionalität dann auf diese eine Plattform zugeschnitten wird.

Antwort:

Eine Beteiligung einer Immobilienplattform als Projektpartner ist möglich, aber nicht zwingend notwendig. Unabhängig von der Beteiligungsform des Immobilienportals ist eine öffentliche Schnittstellendefinition (bspw. API) für die Zurverfügungstellung der Mobilitätsausweisdaten der Pilotanwendung notwendig. Durch die öffentliche Schnittstellendefinition ist die Projektneutralität auch sichergestellt, weil sich andere Immobilienplattformen der Schnittstelle der Pilotanwendung auch bedienen können.

Fragen zu Ausschreibungsschwerpunkt

4.1.4 Entwicklung einer österreichischen Definition von Erreichbarkeits- bzw. Mobilitätsarmut an der Schnittstelle zum „Social Climate Fund“ der EU-Kommission

Frage:

Wie ist der Absatz zur Zielgruppe der Kleinstunternehmen zu verstehen, die zum einen eigentlich nicht in den Emissionshandel eingebunden sind und zum anderen normalerweise nicht mit dem Begriff(Mobilitäts-)armut in Verbindung gebracht werden? Bitte um Erläuterung, was konkret die Zielstellung dieses Punktes ist.

Antwort:

Der Zusammenhang zu den „Kleinstunternehmen“ ergibt sich durch den Klima-Sozialfonds, in dem Kleinstunternehmen als eine wesentliche Akteursgruppe definiert wurde. Mehr Infos dazu finden sich in der [dazugehörigen EU-Verordnung](#).