



SZENARIEN HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

AUFTRAGGEBER



PROJEKTTEAM



STAND: APRIL 2026

LEGENDE

Übergeordnete Problemstellung

- **Technische Fragmentierung:** TO-MP-Landschaft, uneinheitliche Datenformate, keine verbindlichen Schnittstellenstandards.
- **Politisch-organisatorische Fragmentierung:** neun Länderlösungen, fehlende rechtliche Planungssicherheit & zentrale Koordination.
- **Wirtschaftliche Tragfähigkeit:** Geschäftsmodelle oft nicht rentabel, besonders für kleine TO / MP → Integration und Betrieb ohne öffentliche Förderung kaum möglich.
- **Benachteiligung kleiner, privater TO:** begrenzte Ressourcen (Zeit, Kosten, fachliche Kompetenzen) und geringere Sichtbarkeit.
- **Fehlende strukturelle Nachhaltigkeit:** Innovation und Kooperation durch Förderung spezifischer F&E-Schwerpunkte (Projektlogik) → erschwerte Skalierbarkeit und die langfristige Planbarkeit.
- **Nutzer:innen-Akzeptanz** hinter den Erwartungen: fehlende Nachfrage nach intermodalen Buchungen & fragiles System (Komplexität & Vertrauen).

Für alle 3 Szenarien relevant

Vision	Lösung	Stakeholder:innen	Annahmen	Evidenz aus SELMA
• Wie sieht die Vision für die Zukunft aus? • Wie trägt die Lösung dieses Problems zur Vision bei? • Wie wird der Erfolg der Intervention aussehen? • Wie wird der Erfolg für die Zielgruppen aussehen?	• Welches Szenario könnte die Lücke zwischen Problem und Vision überbrücken? • Worauf legt das Szenario den Fokus? • Wie adressiert und löst Szenario das Problem? • Welche Aspekte des Problems werden nicht gelöst? • Welche indirekten Vorteile erzielt das Szenario?	• Welche Zielgruppen werden durch das Szenario unterstützt? • Wie werden diese in allen Phasen einbezogen? • Welche Gruppen und Personen befinden sich in der Einflussosphäre? • Wer könnte sich gegen dieses Szenario stellen? • Wie wird mit diesen Widerständen umgegangen? • Wer verfügt über Ressourcen, um dieses Szenario zu unterstützen?	• Welche Annahmen wurden über die angestrebten Wirkungen getroffen? • Wie werden diese Annahmen überprüft und bei Bedarf angepasst?	• Welche Evidenz liegt vor, um den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Szenario und der angestrebten Wirkung nachzuweisen? • Welche Recherchen oder Untersuchungen wurden durchgeführt? • Wie wurde mit den Zielgruppen kommuniziert? • Welche relevanten Daten müssen aus den Aktivitäten erhoben werden?
Aktivitäten	Auswirkungen	Externe Faktoren	Stärken / Chancen	Schwächen / Risiken
• Welche Aktivitäten werden durchgeführt, um das Szenario umzusetzen und die gewünschte Wirkung zu erzielen? • Wie tragen diese Aktivitäten zu den angestrebten Zielen bei? • Welche Schritte sind für jede dieser Aktivitäten notwendig? • Welche Ressourcen werden für die Umsetzung benötigt?	• Welche konkreten Ergebnisse werden aus der Umsetzung des Szenarios erwartet? • Was sind die notwendigen und hinreichenden Bedingungen bzw. Voraussetzungen für Erfolg? • Welche gewünschten Ergebnisse soll die Zielgruppen erreichen? • Wie wird der Erfolg und die Wirkung gemessen? • Zu welchen kurz-, mittel- und langfristigen Ergebnissen könnten diese Veränderungen künftig führen?	• Welche externen Faktoren könnten den Kontext beeinflussen, in dem das Szenario wirkt? • Welche Faktoren liegen außerhalb der Kontrolle des Szenarios (und Projekts)? • Welche Herausforderungen werden erwartet? • Wie werden potenzielle Risiken gemanagt oder abgemildert?	• Welche internen Fähigkeiten, Ressourcen oder Kompetenzen stärken das Szenario? • Wo liegen die Stärken des Szenarios? • Welche äußeren Entwicklungen, Trends oder Möglichkeiten bieten Chancen? • Welche Kooperationen, Förderungen oder externen Ressourcen können genutzt werden? • Welche neuen Bedürfnisse oder Gelegenheiten entstehen im Umfeld der Zielgruppe?	• Welche internen Faktoren, Prozesse oder Ressourcenlücken schwächen das Szenario? • Wo ist das Szenario weniger effizient oder gegenüber Alternativen im Nachteil? • Welche externen Entwicklungen oder Rahmenbedingungen könnten das Szenario erschweren? • Welche Konkurrenten, Abhängigkeiten oder möglichen Störungen stellen Risiken dar? • Welche politischen, rechtlichen oder wirtschaftlichen Risiken könnten das Szenario betreffen?

Szenario 1

öffentliche Infrastruktur

Bund steuert und betreibt: Mobilitätsintegration als Daseinsvorsorge

Problemstellung - Übergeordnet

- Vielschichtige Fragmentierung (technisch, politisch-organisatorisch, rechtlich, TO)
- Fehlende wirtschaftliche Tragfähigkeit & strukturelle Nachhaltigkeit
- Benachteiligung kleiner, privatwirtschaftlicher TO (im ländlichen Raum)
- Geringe Nutzer:innen-Akzeptanz (intermodale Buchungen, Vertrauen, Komplexität)

Vision • Multimodale Mobilität als öffentliche Daseinsvorsorge • Neutrale Mobilitätsplattform im Auftrag der öffentlichen Hand (Daten-Hub + zentraler MP) • Einheitliche Datenschnittstellen, Rechtsrahmen und Prozesse • Diskriminierungsfreier Zugang für alle TO und MP • Einheitliche User Experience– urban wie ländlich	Lösung • Bundesfinanzierte, nicht-gewinnorientierte MP • Verbindliche GBFS/TOMP-Andockpflicht für öffentlich geförderte Angebote • Einheitlicher IDV-Standard (z.B. via ID Austria) • Standardverträge TO-MP und DSGVO-Mehrparteien-Vereinbarungen • Förderung von Erstintegration und laufenden Kosten • Nationale Enabler-Agentur für Standard, Onboarding & Schlichtung	Stakeholder:innen • Bund und Länder • Enabler-Agentur (z.B. Tochterunternehmen des Bundes oder Neugründung) • Länder & Gemeinden • ÖV-Verbünde • TO & MP • Drittdienstleister • Nutzer:innen (insb. Pendler:innen, Tourist:innen)	Annahmen • Politische Kontinuität über viele Jahre gesichert • Bundesweite Verbindlichkeit von Standards ist politisch durchsetzbar • Länder & Regionen nutzen zentrales Angebot - Tragen die Vision gemeinsam • Ausreichend Budget für MP, TO-Onboarding und laufende Kosten verfügbar / Zugangskriterien • Öffentliche Plattform verdrängt private Innovation nicht vollständig	Evidenz aus SELMA • Interviews + Pilotintegrationen: größte Hürden sind Governance, Recht, Standardisierung • Internationales Beispiel hvv switch Hamburg: starke Wirkung durch öffentliche Plattformstrategie (10+ Jahre Vorlauf) • Interviews: kleine TO profitieren besonders von zentraler Unterstützung • KPIs: Integrationsquote, Time-to-Integration, Nutzungszuwachs, Qualitätsindex des Daten-Feeds
Aktivitäten • Aufbau und Betrieb / Beauftragung zentraler MP/Datenhub • Standardisierung (GBFS/TOMP) + Pauschalreisegesetz-Novellierung • TO-Onboarding, technischer Support, Dokumentation Nutzungszahlen • Harmonisierung föderaler Regelungen (z.B. Parken, Helmpflicht, Konkurrenzklauseln) • Nationales Clearing-Modell für Mobilitäts-Transaktionen prüfen und ggf. einführen	Auswirkungen • National harmonisiertes MaaS-System mit hoher Nutzungsrate • Klarer Governance-Rahmen und Planungssicherheit für alle Akteure • Flächendeckende Sichtbarkeit und Nutzbarkeit nachhaltiger Mobilität • Mehr Nutzung gemeinschaftlicher Verkehrsmittel → Emissionsreduktion • Mobilitätsgerechtigkeit zwischen Stadt und Land	Externe Faktoren • Politischer Wechsel → veränderte Budgetprioritäten • Europäische Mobilitätsdatenverordnungen (Rechtsrahmen) • Marktinnovationen privater Plattformen • Technologische Entwicklungen (API-Standards, Identitätsverifizierung) • Förderlandschaft und Budgetlage des Bundes	Stärken / Chancen • Höchste Flächendeckung: auch ländliche und kleine TO werden eingebunden • Einheitliche User Experience schafft Übersichtlichkeit und niedrige Nutzungsbarrieren • Gemeinwohlorientierte Angebote ohne Refinanzierungsdruck • Stärkung bestehender Organisationen (im Bereich ÖV & ergänzende Mobilität wie Verbünde, ÖBB, Regionalmanagement, Bundesnahe Unternehmen) • Klare Governance verhindert Wildwuchs bei Standards • Skaleneffekte durch zentrale Plattformen senken Kosten je Integration	Schwächen / Risiken • Sehr hoher politischer Aufwand und langer Vorlauf erforderlich • Gefahr der Überregulierung, Bürokratie und Verdrängung privater Innovation • Zentrales User Interface/Design erfüllt nicht Anforderungen aller Nutzenden/Use Cases/Modi ("one size doesn't fit all") • Wegfall kleiner, privater TO möglich, falls Anbindungspflicht trotz Förderung nicht erfüllbar • Abhängigkeit von politischer Kontinuität über Legislaturperioden hinaus

Szenario 2

regulierter Wettbewerb

Bund regelt, Markt integriert und betreibt: Integration unter Wettbewerb mit öffentlichem Rahmen

Problemstellung - Übergeordnet

- Vielschichtige Fragmentierung (technisch, politisch-organisatorisch, rechtlich, TO)
- Fehlende wirtschaftliche Tragfähigkeit & strukturelle Nachhaltigkeit
- Benachteiligung kleiner, privatwirtschaftlicher TO (im ländlichen Raum)
- Geringe Nutzer:innen-Akzeptanz (intermodale Buchungen, Vertrauen, Komplexität)

Vision • Kooperatives MaaS-Ökosystem mit verbindlichen Mindeststandards • Bund & Länder als Standardsetzer – nicht als Plattformbetreiber • Integration entsteht durch Marktmechanismen innerhalb des regulatorischen Rahmens • Mobilitätsmanager:innen befähigen TO auf Gemeindeebene • Integration als Normalfall, nicht als Ausnahme	Lösung • Gesetzlich verankerte Mindeststandards: Daten (GBFS/TOMP) bzw. Identitätsverifizierung • Anbindungspflicht ab dem Level digitaler Buchbarkeit beim TO • Förderlogik: Integration und Andockpflicht als Fördervoraussetzung • Zentral koordinierte Austauschplattform für MP (API-Katalog, Roadmaps) • Regionales Netzwerk Mobilitätsmanager:innen stärker finanzieren • Pauschalreisegesetz-Klarstellung für reine Vermittlungsplattformen	Stakeholder:innen • Bund & Länder • Enabler-Agentur (z.B. Tochterunternehmen des Bundes) • Mobilitätsmanager:innen • TO & MPs • Drittdienstleister • Regionale Entscheidungsträger:innen • Nutzer:innen	Annahmen • Markt-Teilnehmende halten Mindeststandards ein (Kontrolle + Anreiz) • Bund & Länder setzen klare Regeln ohne Überregulierung • Mobilitätsmanager:innen werden ausreichend finanziert und deren Kompetenzen gestärkt • MPs sind grundsätzlich kooperationsbereit	Evidenz aus SELMA • AG-MDMS: Markt benötigt verbindliche Spielregeln für verlässliche Kooperation • Interviews: TO beklagen vor allem fehlende Orientierung, nicht technische Hürden • Piloten: Doppelarbeit entsteht v.a. durch fehlende Koordination, nicht Technik • KPIs: Integrationsquote, Time-to-Integration, Einhaltungquote Mindeststandards
Aktivitäten • Rechtliche Verankerung: Mindeststandards, Identitätsverifizierungs-Pflicht, Pauschalreisegesetz-Klarstellung • Förderleitfaden: Staffelung nach TO-Größe; Betriebskosten-Kofinanzierung für gemeinwohlorientierte Angebote • Technisches Onboarding und Schulung kleinerer TO • MP-Austauschplattform starten (API-Katalog, Change-Log) • Standardisierte Verträge und Datenflüsse bereitstellen • Operationalisieren: Andockpflicht = Fördervoraussetzung	Auswirkungen • MaaS-Markt mit klaren Regeln und hoher Interoperabilität • Mehr Innovation durch Wettbewerb, weniger Fragmentierung durch Mindeststandards • Urban + semi-urbane TOs: wesentlich höhere Integrationsquote; Effekt: positiv auf rurale/private TOs • Langfristige Stabilisierung eines marktbasierten, regulierten Ökosystems	Externe Faktoren • Verschiebung politischer Prioritäten (Bund/Land) • Marktkonsolidierung → Machtverschiebung zu großen MP • regionale Unterschiede in Governance und Förderlandschaft • Technische Weiterentwicklung privater Plattformen • Europäischer Rechtsrahmen (Mobilitätsdatenverordnungen)	Stärken / Chancen • Innovationsvielfalt bleibt möglich; staatliche Monopolrisiken vermieden • Spezifische User Experience je Nutzungskontext und Verkehrsmodus bleibt erhalten • Etablierte MP mit Skalierungsinteresse profitieren; beschleunigen Marktentwicklung • TO können mit einer Standard-API bei mehreren MP andocken • Mobilitätsverbünde können als regionale Koordinatoren auf Länderebene fungieren • Mittelfristig umsetzbar; geringerer politischer Aufwand als Szenario 1 • MDMS-Kooperationsverständnis als vorhandene Verhandlungsgrundlage	Schwächen / Risiken • Kleine TO ohne zusätzliche Begleitung weiterhin gefährdet (fehlender Business Case) • Marktkonzentration bleibt bestehen • Kontrolle der Einhaltung von Mindeststandards erfordert Ressourcen und Sanktionsmechanismen • Skalierungseffekte ländlicher Räume geringer als in Städten • Betriebskosten-Kofinanzierung braucht nachhaltige Budgetgrundlage

Szenario 3

freier Wettbewerb

Bund ermöglicht, Markt integriert und betreibt: Integration unter Wettbewerb durch regionale Initiativen mit Empfehlungen des Bundes

Problemstellung - Übergeordnet

- Vielschichtige Fragmentierung (technisch, politisch-organisatorisch, rechtlich, TO)
- Fehlende wirtschaftliche Tragfähigkeit & strukturelle Nachhaltigkeit
- Benachteiligung kleiner, privatwirtschaftlicher TO (im ländlichen Raum)
- Geringe Nutzer:innen-Akzeptanz (intermodale Buchungen, Vertrauen, Komplexität)

Vision	Lösung	Stakeholder:innen	Annahmen	Evidenz aus SELMA
Aktivitäten	Auswirkungen	Externe Faktoren	Stärken / Chancen	Schwächen / Risiken
• Regionale Ökosysteme entwickeln Lösungen • Best-Practice-Transfer ersetzt Top-Down-Standardzwang • Niedrigschwellige Einstiege (z.B. GBFS-Listing ohne Buchung) senken Hürden • Bund & Länder als Fördergeber und Vernetzungsinstanz – nicht als Regulator • Lokale Bedürfnisse (Alltag vs. Tourismus) passgenau adressiert	• Dezentrale Förderlogik: KEM/ LEADER/ "klar!" bündeln, Einstiegsformate fördern • Leitfäden, Musterverträge und Checklisten als niedrigschwellige Hilfen • Peer-Learning: TO-zu-TO-Vernetzung; regionale Quartalsmeetups • Mobilitätsmanager:innen als One-Stop-Begleitung (Technik, Recht, Betrieb) - Sicherstellung Kompetenz & Ressourcen • Fokus Betrieb: nicht nur Erstanbindung, sondern laufende Kosten kleiner TO stützen	• Regionen/Bundesländer, Gemeinden, Mobilitätsmanager:innen (Schlüsselrolle vor Ort) • TO, regional fokussierte Start-Ups • Tourismusregionen, Verbünde als regionale Koordinator:innen • MPs als Marktplätze • Subdienstleister als Enabler • Nutzer:innen (Bewohner:innen, Gäste)	• Ausreichend regionale Träger:innen mit Umsetzungsmotivation vorhanden • Best-Practice-Transfer funktioniert ohne harte Pflichtstandards • Förderlandschaft bleibt verfügbar und lässt Betriebsfinanzierung zu (nicht nur Projekte) • Fachliche Kompetenzen und Ressourcen der Mobilitätsmanager:innen sichergestellt	• Interviews: kleine, private TO agieren schneller – Hürde ist Begleitung + Finanzierung, nicht Technik • Pilotintegrationen: technische Themen lösbar; Haupthürden sind Recht und Betriebskosten • Dokumentierte Risiken: Fragmentierung bleibt ohne Standard-Impuls; Förderabhängigkeit ohne strukturelle Absicherung • KPIs: regionale Abdeckung (Onboarding-Sprints), Nutzungszuwachs, Feed-Qualitätsindex
• Bündeln und vereinfachen bestehender Fördertöpfe (KEM, LEADER, "klar!") • Anschubfinanzierung für erste Integrationsschritte (z.B. GBFS-Daten-Feed, Stationsdaten) • Regionale Onboarding-Sprints (2-4 Wochen) • Leitfäden/Muster publizieren + Sprechstunden der Mobilitätsmanager:innen • Wirkungsmonitoring verpflichtend: Nutzungszahlen vor/nach Integration erfassen • Peer-Reviews verfügbarer Daten(-Flüsse)/Integrationen zwischen Regionen	• Höhere Abdeckung integrierter Angebote in Regionen mit hoher Umsetzungsenergie • Sichtbarkeit lokaler (gemeinwohlorientierter) Angebote wächst (Tourismus + Regionen) • Regionale Innovationskultur: schnellere Lernzyklen, anschlussfähige Muster • Stärkung bestehender regionaler TO und innovativer Start-Ups • Spezifische multimodale Lösungen je nach Anforderungen der Region	• Politischer Wechsel in Ländern/Gemeinden → Prioritätsverschiebungen • Heterogene Rechtslage (Parken, Helmpflicht, Konkurrenzierung, Altersgrenzen) bremst Skalierung • Marktbewegungen (Konsolidierung bei MPs) beeinflussen Anschlussfähigkeit • Saisonale Effekte (Tourismus) verändern Nachfrage und Wirtschaftlichkeitsfenster	• Niedrigste Einstiegshürden – erste Schritte kurzfristig umsetzbar • Stärkung bestehender regionaler Initiativen, kleiner TO und innovativer Start-Ups • Hohe Passgenauigkeit auf lokale Bedürfnisse (Alltag vs. Tourismus, Nutzer:innen) • Nutzung bestehender Fördertöpfe & Strukturen ohne neue Programme • Schnelle Sichtbarkeit erster Ergebnisse stärkt politische Unterstützung • Schrittweise umsetzbar	• Fragmentierung bleibt bestehen • 9 Bundesländer entwickeln weiterhin divergierende Lösungen (bzw. noch kleinteiligere Struktur setzt sich durch) • Dauerhafte Abhängigkeit von (Förder-)Projekten & privaten TO / MP ohne strukturelle Nachhaltigkeit (fehlende Übertragbarkeit) • Ressourcen und Kompetenzen der Mobilitätsmanager:innen schwer dauerhaft zu sichern • Kein Anschluss an europäische Interoperabilitätsentwicklungen

- Vielschichtige Fragmentierung (technisch, politisch-organisatorisch, rechtlich, TO)
- Fehlende wirtschaftliche Tragfähigkeit & strukturelle Nachhaltigkeit
- Benachteiligung kleiner, privatwirtschaftlicher TO (im ländlichen Raum)
- Geringe Nutzer:innen-Akzeptanz (intermodale Buchungen, Vertrauen, Komplexität)

Maßnahmen als Enabler: Adressierung zentraler Problemstellungen unabhängig vom strategisch-politischen Szenario.

Maßnahme	Instrument / Verankerung	Verbindung AG MDMS / Wirkung
Vorantreiben technische Standardisierung bei Datenschnittstellen durch Nutzung aller verfügbarer Hebel zur Harmonisierung.	Prüfung der Verankerung z.B. im IVS-Gesetz. Vorbereitung zur Verankerung von Mindeststandards in Ausschreibungstexten bei Vergabeprozessen und thematisch relevanten Förderrichtlinien.	Kooperationsverständnis: technische Mindestanforderungen & Maßnahmenkatalog, Kapitel 2.1, Maßnahmen 7-10, M15 (Ausschreibungsgestaltung)
Musterverträge TO-MP für häufigste Konstellationen bereitstellen (für zukünftige Kooperationen / Akteurinnen und Akteure)	Einmalige Erstellung von Vorlagen für DSGVO und Musterverträge unter Einbindung von TOs, MPs, Datenschutzbehörde, etc. (Einheitlichkeit).	Kooperationsverständnis: Best Practice Katalog, konkrete Unterstützungsmaßnahme (M12)
Netzwerk und (technische, wirtschaftliche) Kompetenzen Mobilitätsmanager:innen stärken: Bekanntheit und Basisfinanzierung erhöhen	Initiative zur Festlegung des Wirkungsbereichs und der Finanzierung zw. Ländern und Bund (z.B. im Rahmen einer 15a-B-VG-Vereinbarung.)	Governance: regionale Anlaufstellen, Maßnahmenkatalog: Nominierung einer zentralen Rolle in jedem Bundesland zur Unterstützung der harmonisierten Umsetzung (M16)
Erweiterung Kompetenz und Zuständigkeitsbereich der Mobilitätsmanager:innen als MDMS-Enabler inkl. Entwicklung eines Begleitprogramms für TO: Unterstützung von A bis Z (Standards, Verträge, Onboarding-Sprints)	Mögliche Bund-Länder-Kofinanzierung des Netzwerks der Mobilitätsmanager:innen; Fort- bzw. Ausbildung zur Kompetenzerweiterung; Kompetenzerweiterung bestehender KEM, LEADER- oder „klar!“-Regionen.	s.o. → Konkrete Unterstützungsmöglichkeiten für TOs (M12) → Befähigung TO
Aufbau systematischer Wirkungsdokumentation und regelmäßiges Monitoring zur evidenzbasierten Investitionssteuerung: · Leistungen und Angebot · Nachfrageeffekte · Methodische Absicherung	Prüfung Datenverfügbarkeit und -qualität, Entwicklung und Implementierung geeigneter Methoden (Prüfung Wirkungszusammenhang MDMS – Modal Shift). Verankerung von Dokumentations- und Reportingpflichten in relevanten Förderrichtlinien (Bund, Länder) und Vergabeverfahren. Ggf. Integration des Wirkungsmonitorings in ein bestehendes oder erweitertes IVS-Monitoring.	Wirkungsmonitoring / Evidenzbasis für Entscheidung über Mitteleinsatz zur Digitalisierung von Mobilitätsangeboten.
Pauschalreisegesetz (PRG) nur in Verbindung mit Hotelbuchungen geltend machen (Erläuterung siehe Analyse Rechtlicher Rahmen, PRG) Carsharing, Rolle des MP und Pauschalreisegesetz cyclebee, Interview-Erkenntnisse „Recht und Compliance“	Aufarbeitung Klärungs- und Anpassungsbedarf, Übermittlung als Diskussionsgrundlage an das zuständige Ministerium	Kooperationsverständnis: Rollen und Aufgaben im Kontext Integrierter Mobilitätsdienste / 3.1.1 MP
Prüfung: Nationales Clearing-Modell für Mobilitäts-Transaktionen (analog E-Ticket-Clearing im ÖV)	Fachliche Ausarbeitung unter Einbindung relevanter Marktakteurinnen und -akteure (z.B. ITS-Vienna Region oder VVT) als Entscheidungsgrundlage für eine etwaige Umsetzung.	Kooperationsverständnis: Best Practice Katalog – Empfehlungen für TO
Prüfung sektorübergreifender Anbindungspflicht: Übertragbarkeit aus Energie und E-Mobilität	Fachliche Ausarbeitung und Identifikation der wesentlichen Elemente für die Übertragbarkeit unter Einbindung der Kern-Stakeholder.	Maßnahmenkatalog: Erweiterung M8 (Ergänzende juristisch/ wettbewerbsrechtliche Diskussion um Prüfung Lösung in E-Mobilität und Energienetze (Anbindungspflicht EDA)