

Ergebnisse Subarbeitsgruppe MDMS

Status 05/2025

Katharina Helfert
BMIMI – Stabsstelle II/IVS-DT
Wien, 6. Mai 2025

Ziele AP-DTM – Fokus SAGs

Übergeordnetes Ziel: nachhaltigere Mobilitätsformen stärker nutzen

Entsprechende digitale Dienste bereitstellen um das für eine Reise zur Verfügung stehende gesamte Mobilitätsangebot der Reisenden bewusst und zugänglich zu machen

Information über das
Gesamtangebot verfügbar

Zugänglichkeit zur Gesamtangebot
möglich (Buchbarkeit)

FOKUS
SAG
MMTIS

FOKUS
SAG
MDMS

Zugang ermöglichen

Kooperation von allen
Anbieter:innen von
Mobilitätsdiensten notwendig

Diskriminierungsfreie
Möglichkeiten zur Integration

Teilnehmende Organisationen SAG MDMS (Stand 05/2025)

Asfinag, Holding Graz, Mobilitätsverbände Österreich, ÖBB Infrastruktur, ÖBB Personenverkehr, OÖVG, Salzburger Verkehrsverbund, Verkehrsauskunft Österreich, Verkehrsbetriebe Burgenland, Verkehrsverbund Kärnten, Verkehrsverbund Vorarlberg, iMobility (wegfinder), WelsStrom (carsharing.link), Wiener Linien, Wiener Lokalbahnen, Wiener Lokalbahnen Verkehrsdienste, Wiener Stadtwerke

AG-Leitung: BMIMI

Die Subarbeitsgruppe wurde supportet durch **AustriaTech**.

Selbstverständnis der SAG MDMS

Die Arbeitsgruppe dient

- dem **Austausch** der beteiligten Akteure,
- der **Erarbeitung und Verschriftlichung**
 - eines gemeinsamen **Gesamtverständnisses und**
 - der wichtigsten **Anforderungen**
 - in Hinblick auf die **Ermöglichung und Erleichterung integrierter, multimodaler Mobilitätsdienste.**
- der Sammlung von **Input** in Hinblick **auf mögliche Positionierungen** rund um den Themenbereich der Integrierten Mobilitätsdienste im Zusammenhang mit MDMS.

Selbstverständnis der SAG MDMS

- **MDMS = Integrierte Mobilitätsdienste**
- **Fokus**
 - Integration von Diensten mit dem Ziel „Buchbarkeit“ über einen Anbieter/Modus hinweg zu ermöglichen und zu erleichtern
 - mit Schwerpunkt auf Multimodalität.
- **Die Kooperation zwischen Akteuren, um digitalisierte Zugänglichkeit zu Mobilitätsdienstleistungen zu schaffen ist kein Selbstzweck, sondern verfolgt einen erhöhten Kund*innennutzen und dadurch gesteigerte Attraktivität von Mobilität als Dienstleistung gegenüber dem Pkw.**

Ziele der SAG MDMS

-> Gemeinsam durch die teilnehmenden Akteure definiert.

- Die Digitalisierung bietet der Mobilität neue Chancen, die sowohl die Umweltbelastung reduzieren als auch die **Mobilität für alle Nutzer:innen effizienter und zugänglicher gestalten** können.
- **Ziel der SAG MDMS durch verstärkte Kooperation und ein gemeinsames Verständnis die Integration multimodaler Mobilitätsdienste in Österreich voranzutreiben.**
- Die Grundlage dieser Zusammenarbeit basiert auf der Vision, ein umfassendes, benutzerfreundliches und nachhaltiges Mobilitätssystem zu entwickeln, das sowohl in städtischen als auch in ländlichen Gebieten qualitativ hochwertige Alternativen zur Nutzung privater Fahrzeuge bietet.
- Ein entscheidender **Fokus** liegt dabei auf der **Schaffung von diskriminierungsfreien Zugangsmöglichkeiten, unabhängig von der Unternehmensgröße** der Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen, sowie der **Einhaltung gemeinsamer technischer und organisatorischer Standards.**

Ziele der SAG MDMS

- Durch **klare Spielregeln** soll sichergestellt werden, dass **Buchbarkeit**, **Bezahlbarkeit** und **Benutzerfreundlichkeit** der Mobilitätsangebote **verbessert** werden, sodass diese nahtlos **miteinander verknüpft und genutzt werden können**.
- Die Subarbeitsgruppe versteht ihre Arbeit als wichtigen **Beitrag zu nationaler und europäischer Diskussion** rund um die **digitale Transformation in der Mobilität zur Erhöhung der Kund*innenfreundlichkeit** und zur Erreichung der Klimaziele durch den gezielten Einsatz digitaler **Lösungen**.

Feedback: Warum nehmen die genannten Organisationen teil -> sie sehen den Mehrwert und die Notwendigkeit für die Kund:innen miteinander zu reden!



Ziele SAG MDMS

Die Level der Integration von MDMS ist entscheidend für die Komplexität des angestrebten Ziels. Daher ist es wichtig sich im jetzigen Status zu einigen.

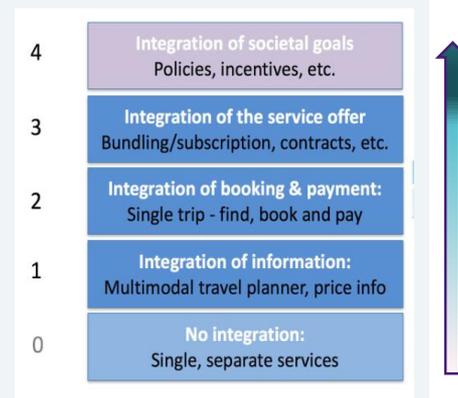
0: keine Integration (keine wegekettensorientierte Verknüpfung der Informationen, separate Dienste)

1: Integration der Information (Multimodale Reiseinformation, Preisinformation)

2: Integration von Buchungs- und Bezahlungsfunktion (Finden, buchen & bezahlen für Einzelfahrten)

3: Integration von Serviceangeboten (wie z.B. Bundles, Abonnements,..)

4: Integration gesellschaftlicher Ziele (wie z.B. Anreizsetzung zugunsten des Umweltverbundes)



*Quelle: Sochor, J., et.al.; 2017: "A topological approach to Mobility as a Service: A proposed tool for understanding requirements and effects, and for aiding the integration of societal goals"

Ziele SAG MDMS

- Die Level der Integration von MDMS ist entscheidend für die Komplexität des angestrebten Ziels. Daher ist es wichtig sich im jetzigen Status zu einigen.
- Einigung der Teilnehmer:innen auf folgende konkrete Zielrichtung:
 - **Kernziel: Level 2 flächendeckend erreichen** (Integration von Buchungs- und Bezahlungsfunktion - finden, buchen & bezahlen für Einzelfahrten)
 - **Level 3** (Integration von Serviceangeboten wie z.B. Bundles, Abonnements,..) **mitdenken**, damit Festlegungen, die im Rahmen der Level 2 Prozessen/Strukturen/Spielregeln erarbeitet werden nicht Level 3 im Weg stehen.
 - Großes Ziel im Auge behalten, aber kleinere, realistische Schritte setzen und Schritt für Schritt abarbeiten.

Ziele SAG MDMS

- Im Fokus stehen dabei folgende **Modi**:
 - **ÖV; Bedarfsverkehre & Taxis; Carsharing; Scootersharing; Bikesharing; Ride-Sharing; Park & Ride** (als Zugang zum ÖV); **Radboxen** (als Zugang zum ÖV)



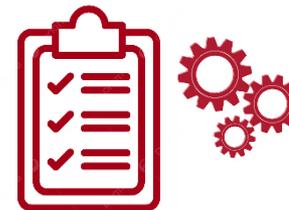
Ziele SAG MDMS

- **Positiver Beitrag** durch die Outcomes der SAG MDMS zur „**Ermöglichung**“ und Erleichterung Integrierbarkeit
 - **Gemeinsames Verständnis als Basis für die Integration multimodaler Mobilitätsdienste**
 - **klare Spielregeln**
- Fokus der SAG MDMS ist der **Digitalisierungsaspekt**, nicht das (physische) Mobilitätsangebot per se.
 - Dienste, die **vorhanden und digital zugänglich** sind, sollen beauskunftbar und buchbar gemacht werden und zwar **über die eigene Applikation des jeweiligen Mobilitätsdienstleistungsanbieters hinaus**.
 - Das Ziel ist das Vorhandene (!) digital zugänglich zu machen, nicht die Schaffung zusätzlicher (digitaler) Mobilitätsangebote. Es ist NICHT das Ziel der SAG MDMS, dass Dinge digitalisiert angeboten werden MÜSSEN.

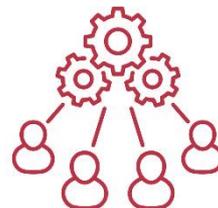
Spielregeln „Integrierte Mobilitätsdienste ermöglichen & erleichtern“



Maßnahmen



Kooperationsverständnis



OUTCOMES der SAG MDMS (Status 05/2025)

Kooperationsverständnis



Definition von Rollen
und Aufgaben

Spielregeln „Integrierte Mobilitätsdienste ermöglichen & erleichtern“

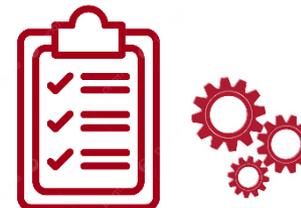


Verhaltensregeln für die
Zusammenarbeit

Mindestkriterien

Best Practice Katalog

Maßnahmen & Commitment



Maßnahmenkatalog

Gemeinsame nächste
Schritte

Kooperationsverständnis

Definition der Kern-Rollen und Aufgaben,

Ausprägungsmöglichkeiten und etwaiger (rechtlicher)
Implikationen

Verständnis der definierten Rollen und das Gesamtverständnis zum Zusammenspiel dieser Rollen als essentielle Grundlage zum Verständnis und der Anwendbarkeit der Spielregeln.

im Kontext **im Kontext integrierter, multimodaler Mobilitätsdienste** mit dem Fokus auf die Ermöglichung und Erleichterung der Buchbarkeit von Mobilitätsdiensten über die eigene Applikation des jeweiligen Mobilitätsdienstleistungsanbieters hinaus.

Kooperationsverständnis



Rollen im Ökosystem

Kern-Rollen

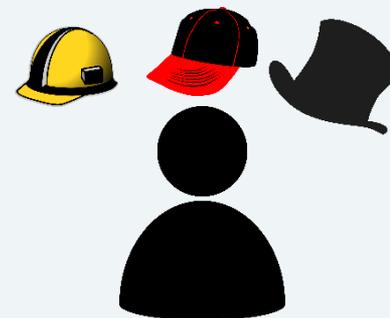
Transport Operator (TO)

Mobility Provider (MP)

Optionale Rolle

Aggregatoren

1 Organisation
kann MEHR als 1
Rolle einnehmen!



Ermöglichung und Erleichterung der Buchbarkeit von Mobilitätsdiensten über die eigene Applikation des jeweiligen Mobilitätsdienstleistungsanbieters hinaus (über Anbieter hinweg)

Fokus insbesondere Anbindung multimodaler Dienste = d.h. über einen Modus hinweg -> Modus=ÖV oder Carsharing oder Bedarfsverkehre oder... (siehe vorherige Slides)

Kooperationsverständnis – Transport Operator (TO)

Anbieter einer Mobilitätsdienstleistung,

d.h. „jenes Dienstes, der integriert werden soll“ (im Verhältnis zum
Mobility Provider = MP)

Organisation, welche

- die **Mobilitätsleistung erbringt** (gegebenenfalls durch Sub-Dienstleistern bereitgestellt)
- das Verkehrsmittel (mit od. ohne Service) **auf eigenen Namen und per se eigene Rechnung** betreibt und im Gesamtverkehrssystem zur Verfügung stellt.
- **haftet typischerweise gegenüber dem Endkunden** (oder macht Abweichungen aus bestehenden Vertragsverhältnissen anders transparent).

Kooperationsverständnis



Kooperationsverständnis – Transport Operator (TO)

Anbieter einer Mobilitätsdienstleistung,

d.h. „jenes Dienstes, der integriert werden soll“ (im Verhältnis zum
Mobility Provider = MP)

Organisation, welche

- die **Mobilitätsleistung erbringt** (gegebenenfalls durch Sub-Dienstleistern bereitgestellt)
- das Verkehrsmittel (mit od. ohne Service) **auf eigenen Namen und per se eigene Rechnung** betreibt und im Gesamtverkehrssystem zur Verfügung stellt.
- **haftet typischerweise gegenüber dem Endkunden** (oder macht Abweichungen aus bestehenden Vertragsverhältnissen anders transparent).

Mobilitätsdienstleistungsanbieter = TOs

Carsharing

Bikesharing

Scootersharing

Ridesharing

Bedarfsverkehr
(inkl. Taxis)

Bus

Bim

Bahn

P&R

Radboxen

Sharing Mobility

Klassischer ÖV

Zugang zum ÖV

Kooperationsverständnis – Mobility Provider (MP)

Akteur (d.h. eine Rechtspersönlichkeit), der u.a. eine technische Plattform oder eine Zusammenarbeitsform zur Verfügung stellt, in die Mobilitätsangebote integriert werden sollen.

Bilaterales Vertragsverhältnis mit TO

Kooperationsverständnis



Kooperationsverständnis – Mobility Provider (MP)

Aufgaben sind abhängig von der „Art“ des MP:

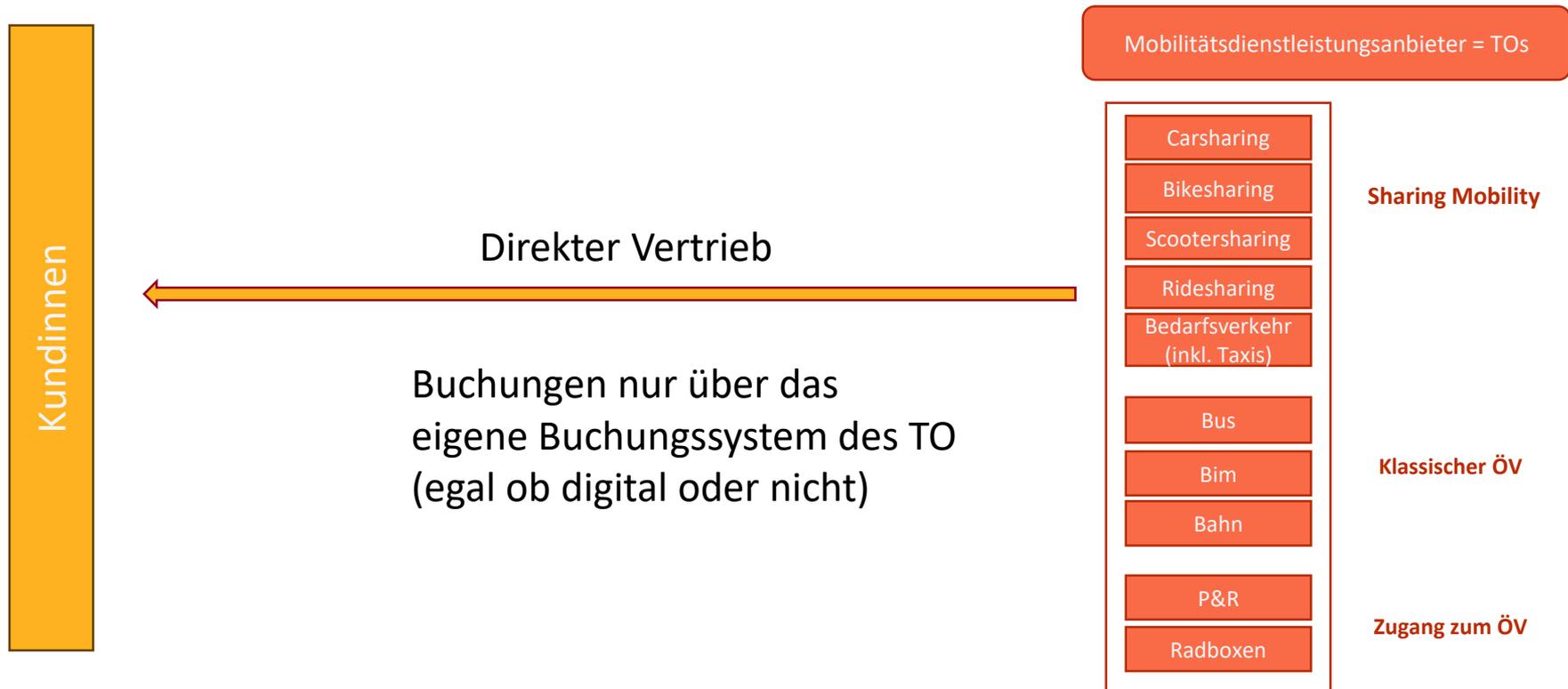
- Vermittler zwischen Kund:in und Anbieter eine Mobilitätsdienstleistung = TO (Minimalanforderung, MDMS Level2)
- „Extension“ Retailer (=Besorger) – als Vertragspartner der Kundin und verantwortlich für die Preisbildung (MDMS Level 3)

Potentielle rechtliche Implikationen für Mobility Provider sind auch in Ausprägung der jeweiligen Rolle und Aufgaben zu betrachten (z.B. in Hinblick auf das Pauschalreisegesetz, etc.)

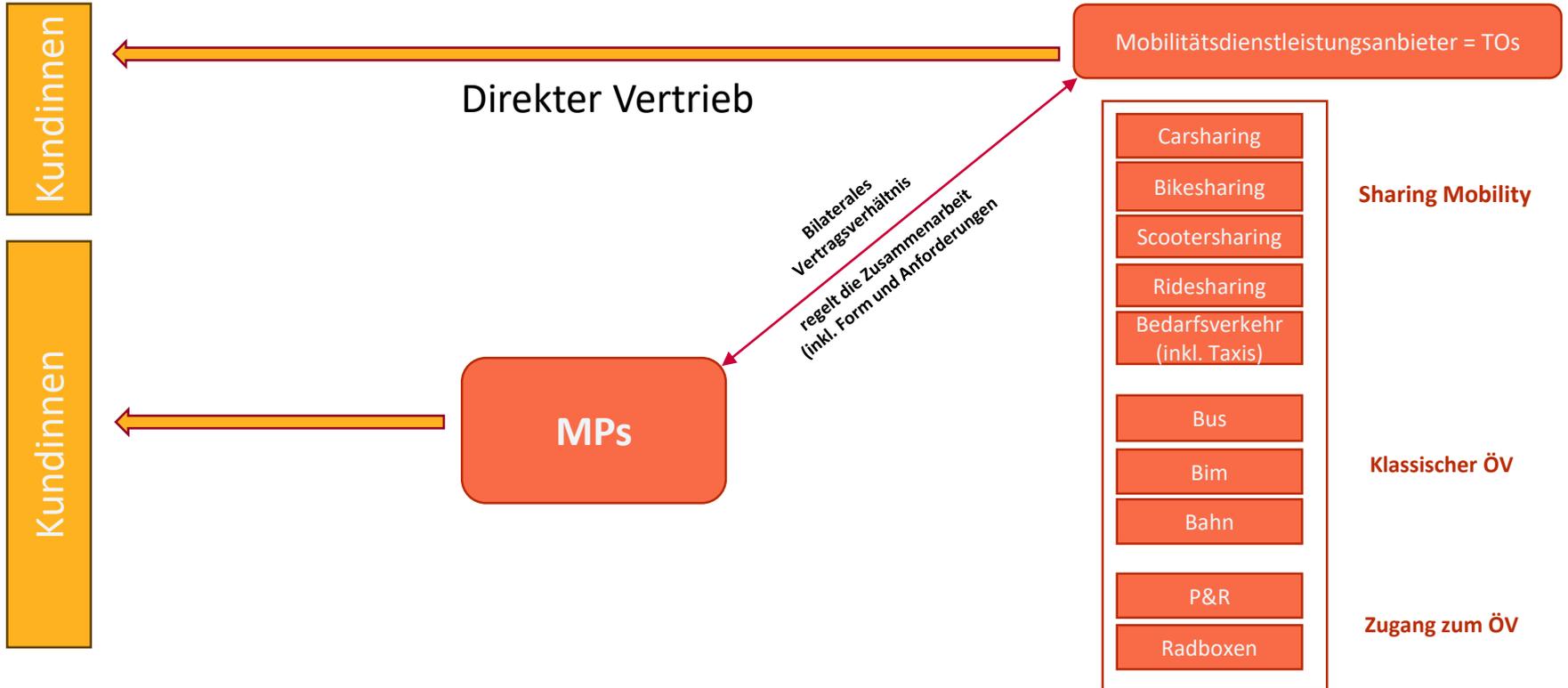


MP

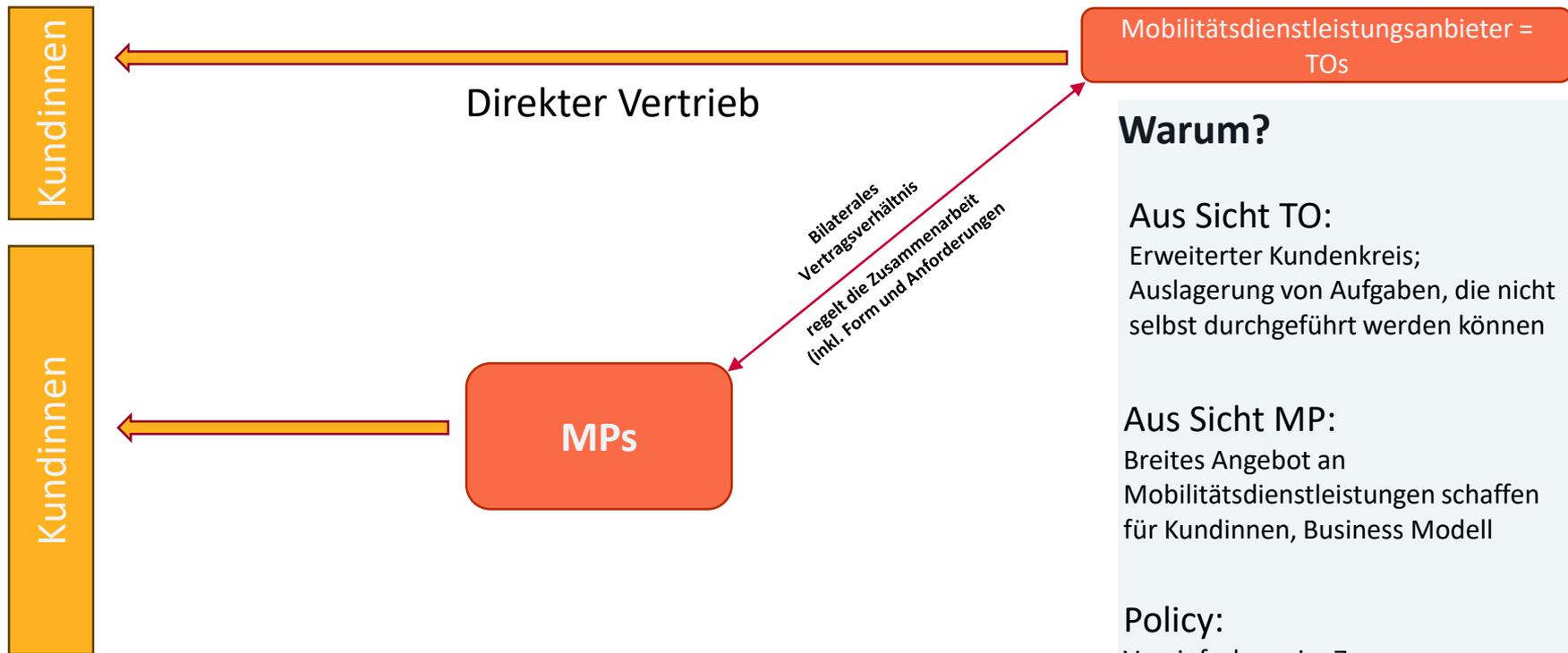
Kooperationsverständnis – Bilaterales Vertragsverhältnis MP-TO



Kooperationsverständnis – Bilaterales Vertragsverhältnis MP-TO



Kooperationsverständnis – Bilaterales Vertragsverhältnis MP-TO



Warum?

Aus Sicht TO:

Erweiterter Kundenkreis;
Auslagerung von Aufgaben, die nicht selbst durchgeführt werden können

Aus Sicht MP:

Breites Angebot an
Mobilitätsdienstleistungen schaffen
für Kundinnen, Business Modell

Policy:

Vereinfachung im Zugang zu
multimodalen Mobilitätsdiensten

Kooperationsverständnis – Aggregatoren (optional)

Bezeichnung als Überbegriff

Erfüllt eine Funktion zwischen MP und TO.

Ein Aggregator in diesem Kontext ist ein (entweder technisch und/oder organisatorischer) „**Kümmerer**“.

Dort sinnvoll, wo aus technischen/organisatorischen Gründen KEINE direkte Kooperation zwischen MP und TO angestrebt wird (z.B. bei einer Vielzahl von kleinen Akteuren mit unterschiedlichen Voraussetzungen (Standardisierung!), geringer Technologieaffinität,...).

Vertragsverhältnisse zwischen MP und Aggregator einerseits & dem Aggregator und dem TO andererseits

Kooperationsverständnis



Kooperationsverständnis – Aggregatoren (optional)

Ein Dienstleister, dessen man sich bedienen kann (sowohl MP als auch als TO) zur **Erfüllung konkret definierte Aufgaben von MP oder TO.**

Rolle im **B2B Bereich**, d.h. kein direktes Interface zur Endkund:in

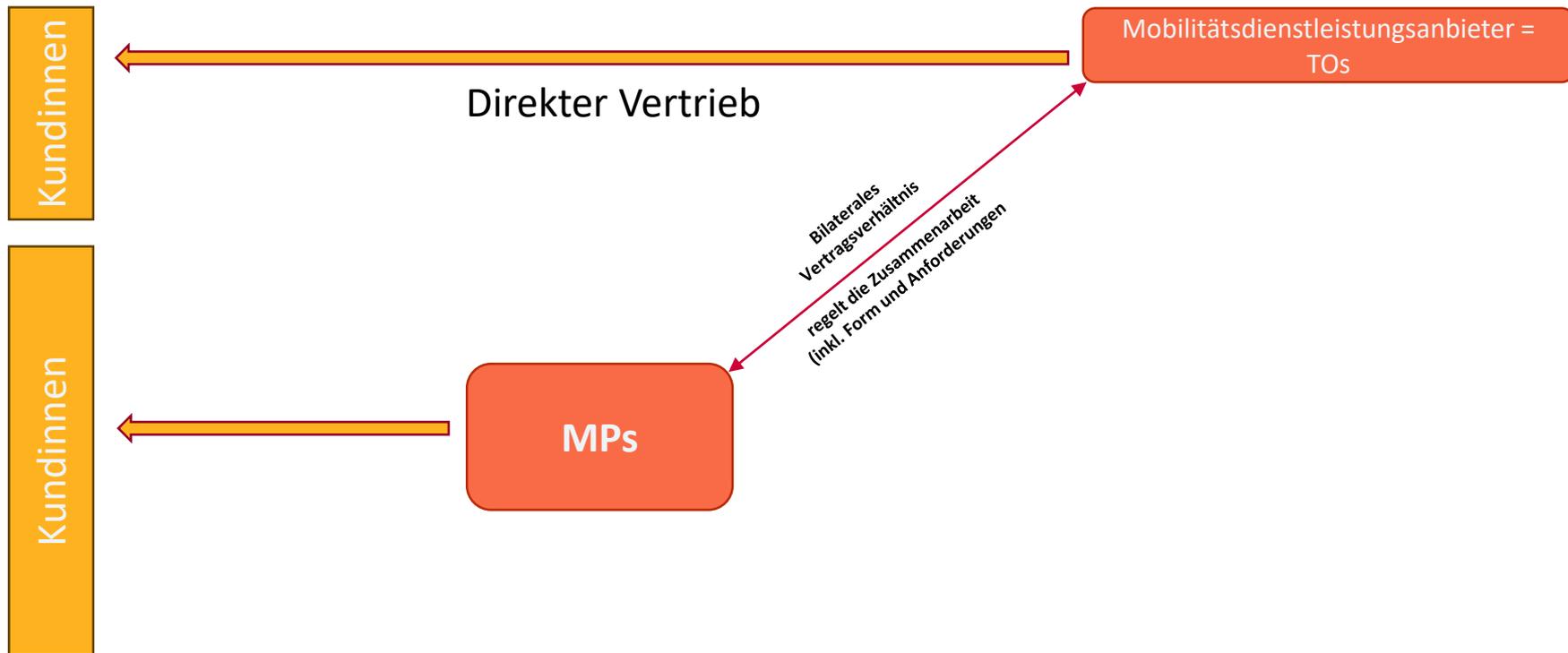
Unterscheidung in

- **Technischer Aggregatoren** (=technischer Hub)
- **Komplett-Aggregatoren** (technische & organisatorische Bündelung)
- **Organisatorische Aggregatoren** (Spezialvariante, häufig Rolle der Öffentlichen Hand)

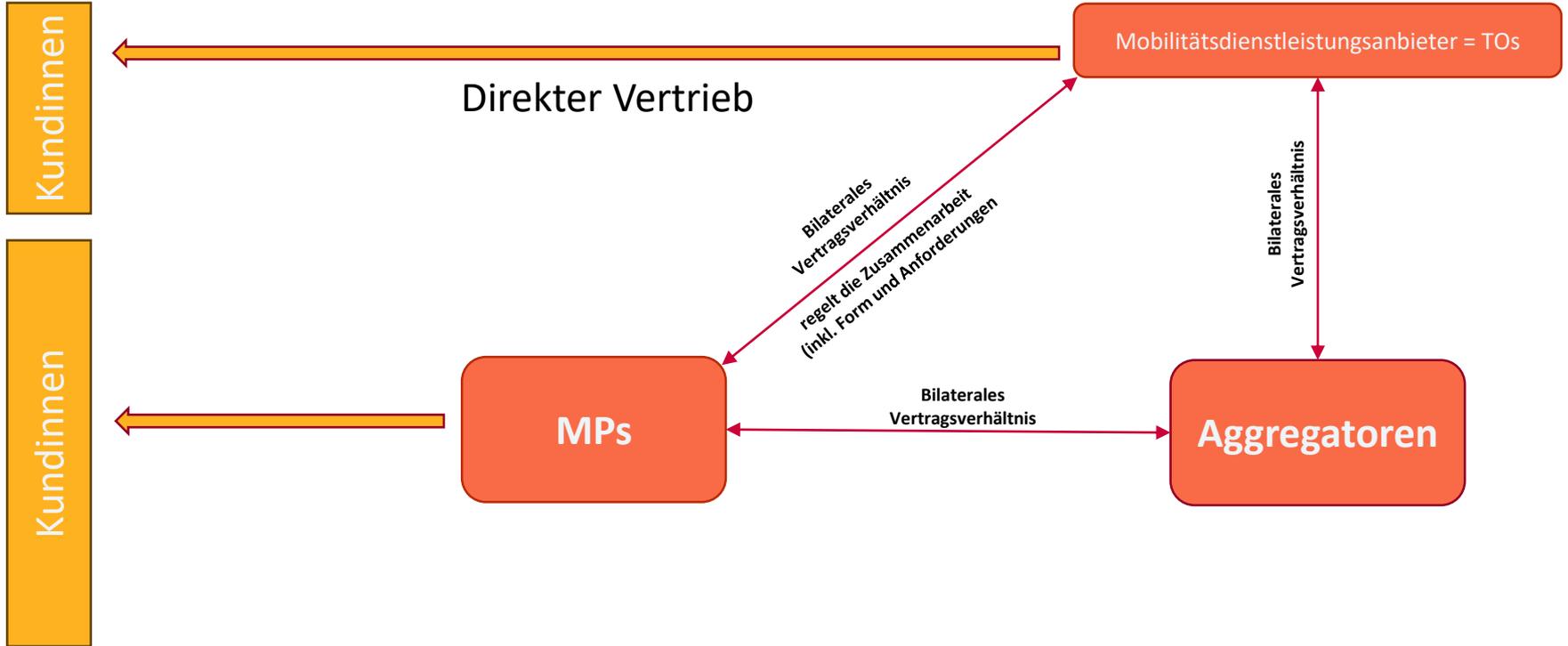


Aggregator

Kooperationsverständnis – Bilaterales Vertragsverhältnis MP-TO



Kooperationsverständnis – Bilaterales Vertragsverhältnis MP-TO



Kooperationsverständnis – Aggregatoren (optional)

Eine Form von Komplett-Aggregatoren: Roamingplattformen

Ermöglicht es verschiedenen Anbietern von Mobilitätsdiensten, ihre Dienste miteinander zu vernetzen.

Nutzer:innen verschiedene Dienstleistungen (der gleichen Art) nutzen können, ohne separate Verträge mit jedem Anbieter abschließen zu müssen.

Technische & organisatorische Bündelung erforderlich, d.h.

- ES ist notwendig, dass eine Art „Gruppenvertrag“, d.h. ein Roaming-Vertrag abgeschlossen wird, der die einzelnen Aspekte der Zusammenarbeit regelt.
- Gleichzeitig erfolgt innerhalb der Roaming-Plattform die technische Zusammenführung (entsprechend der vereinbarten technischen Standards)

Kooperationsverständnis – Aggregatoren (optional)

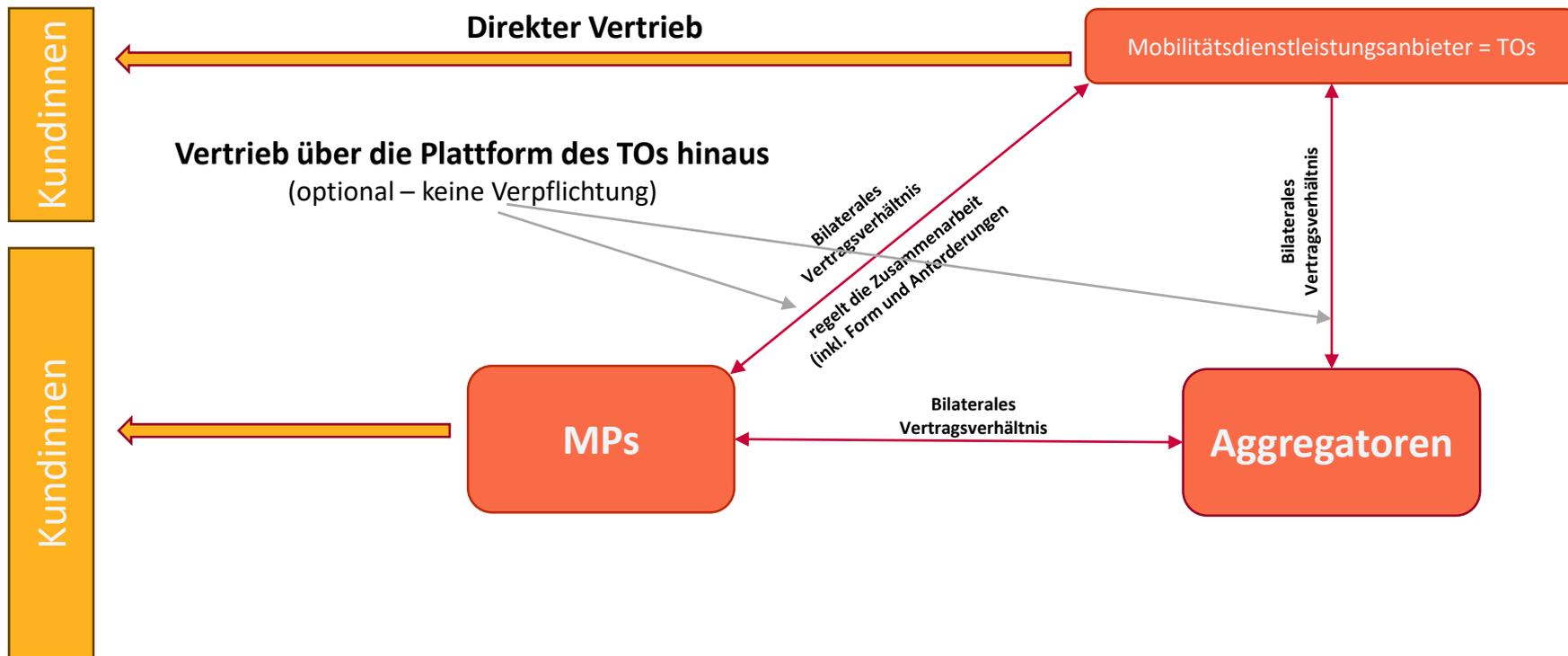
Spezial-Variante: Organisatorische Aggregatoren

Eine spezielle Organisationseinheit oder –struktur, häufig in Einrichtungen der öffentlichen Hand
Stellen mit entsprechenden inhaltlichen Aufgaben und Rollen betraut, sodass diese Rolle auch ermöglicht wird.

Fokus auf der organisatorischen Unterstützung und organisatorischen Bündelung verschiedener TOs.

Beispiele für eine Art organisatorischer Aggregatoren sind dezidierte Stellen innerhalb der Verkehrsverbünde (z.B. in Tirol oder in Salzburg). Innerhalb dieser Stellen gibt es jeweils dezidierte Ansprechpartner:innen für jeden Verkehrsmodus. In dieser Rolle agieren die jeweiligen Personen als eine Art organisatorische Aggregatoren für regionale Dienste.

Kooperationsverständnis – Zusammenspiel Rollen



Kooperationsverständnis – weitere relevante Player

Akteursgruppen im Ökosystem, die aufgrund der Erfüllung ihrer Aufgaben Einfluss auf Integration von multimodalen Mobilitätsdiensten haben können:

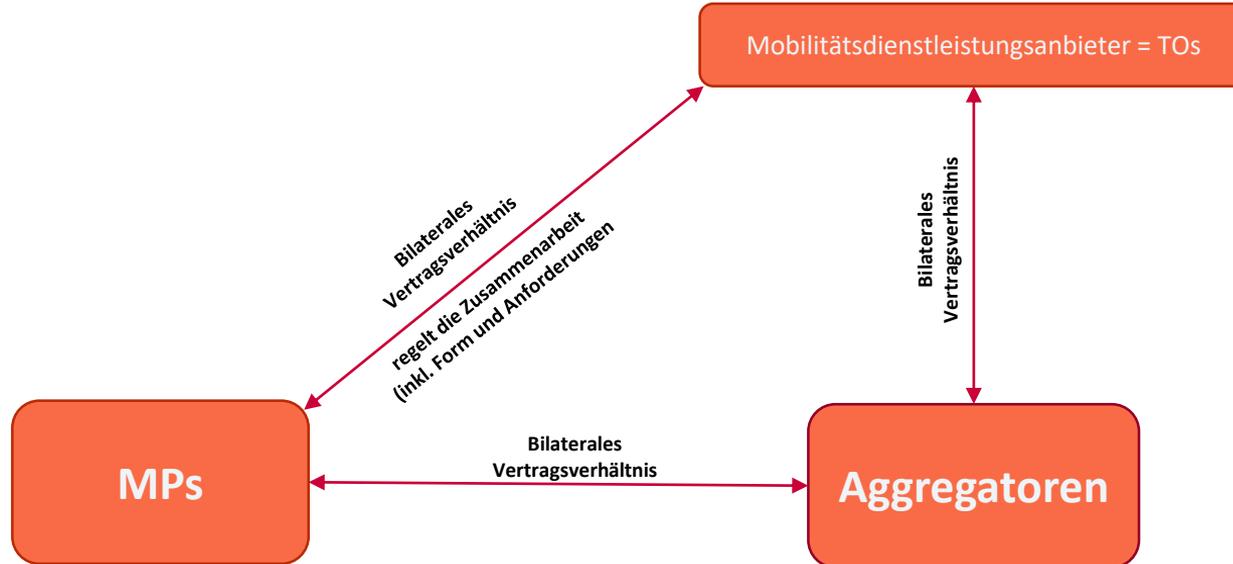
Softwareanbieter: Anbieter von Softwareplattformen z.B. für Buchungssoftware sind Zulieferer für die eigentlichen Akteure im Ökosystem. Defacto in der Praxis oft Einfluss auf Integrationen.

Öffentliche Hand (insbesondere in ihrer Rolle als **Besteller**): Entweder als Besteller von Mobilitätsdienstleistungen selbst (d.h. als Besteller von TOs), aber auch als Besteller von MPs. Können den Kern-Rollen Rahmenbedingungen mitgeben und Integration dadurch beeinflussen.

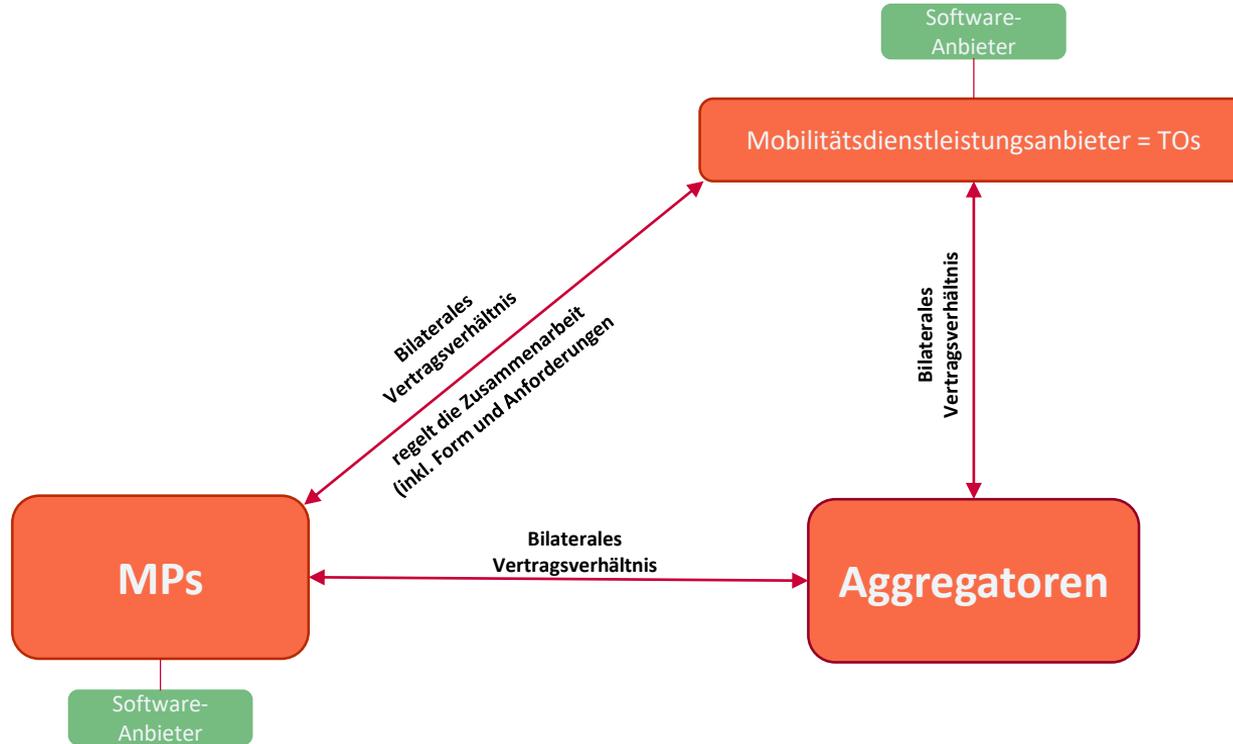
Kooperationsverständnis



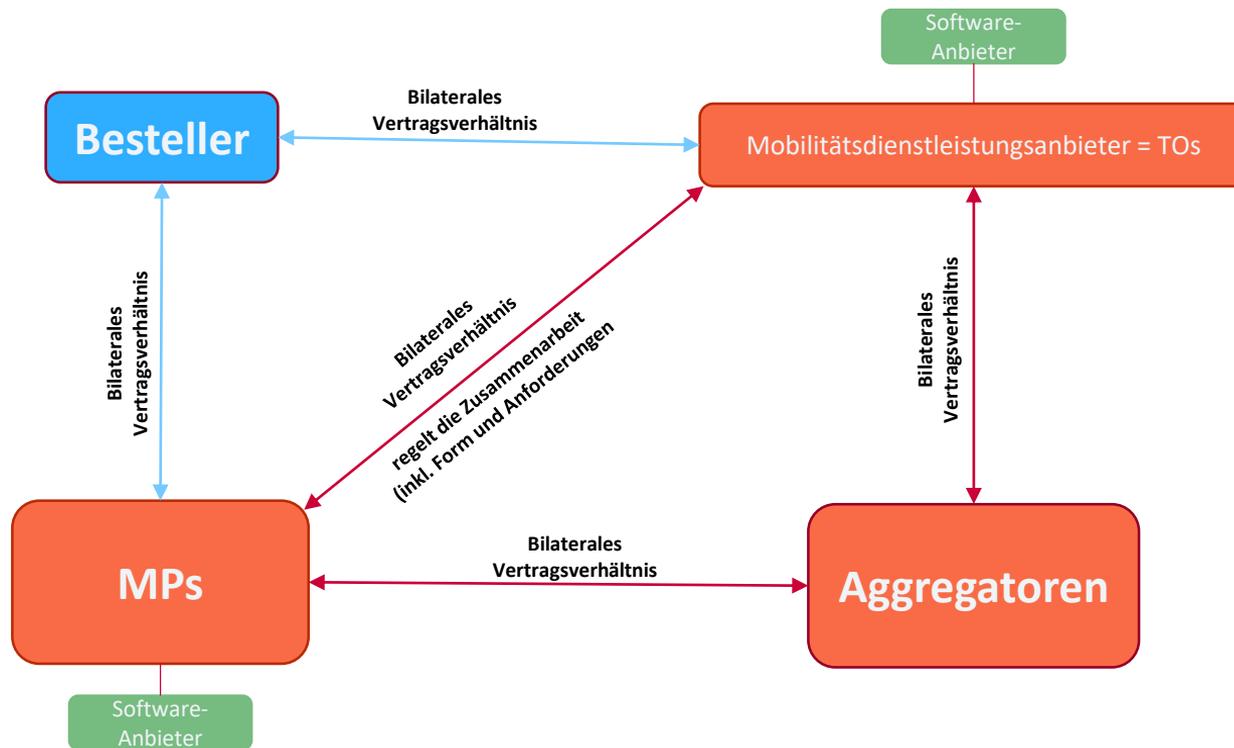
Kooperationsverständnis – Zusammenspiel Rollen



Kooperationsverständnis – Zusammenspiel Rollen

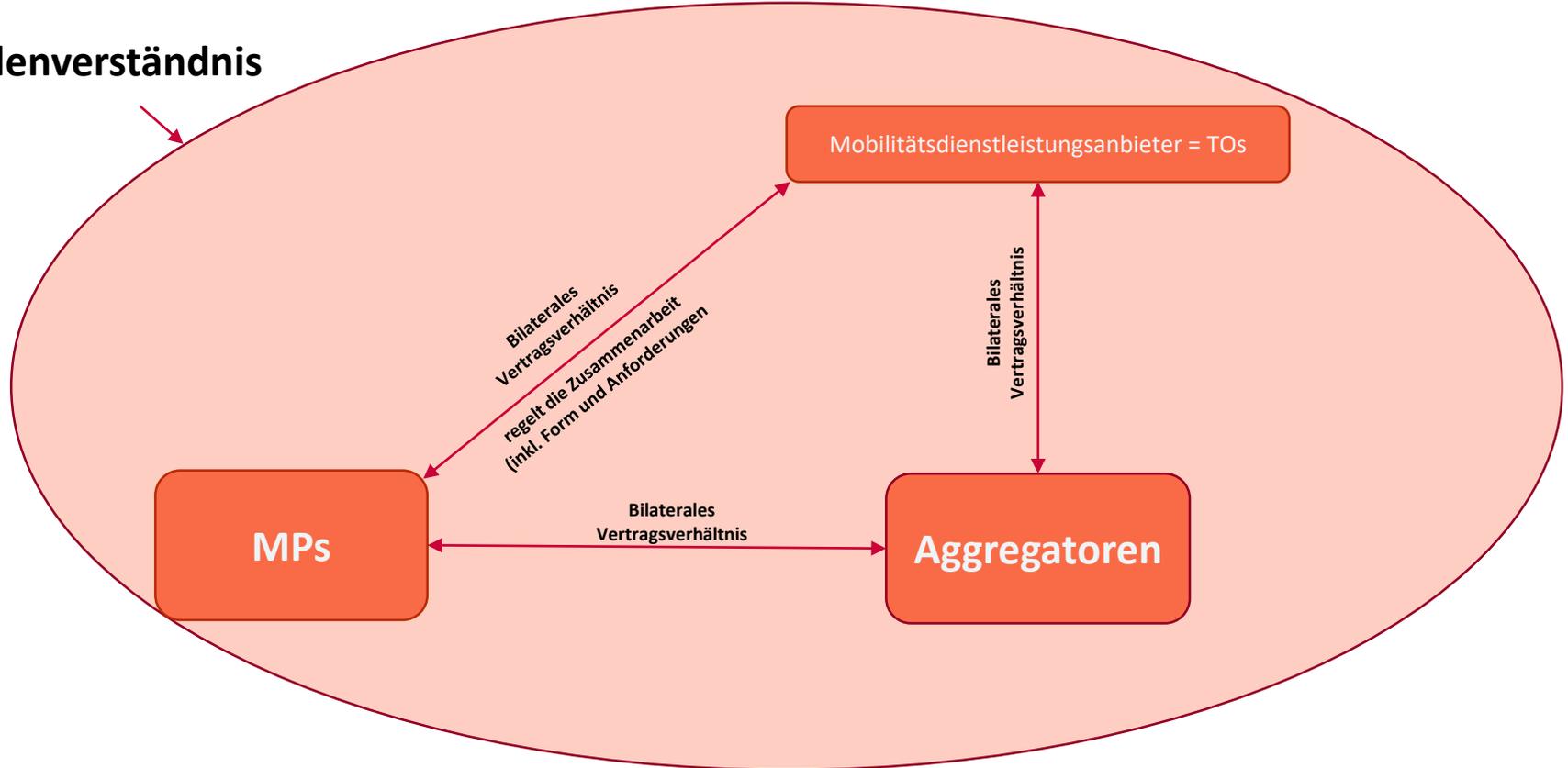


Kooperationsverständnis – Zusammenspiel Rollen



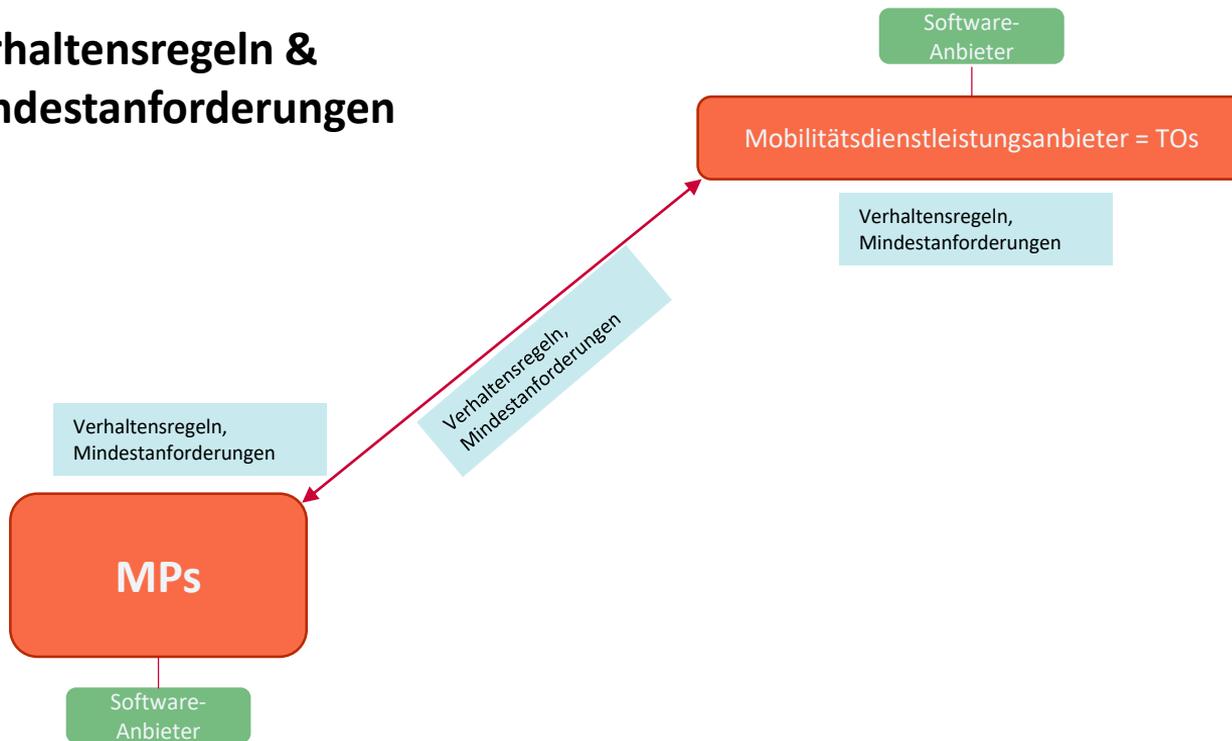
Kooperationsverständnis – Zusammenspiel Rollen

Rollenverständnis

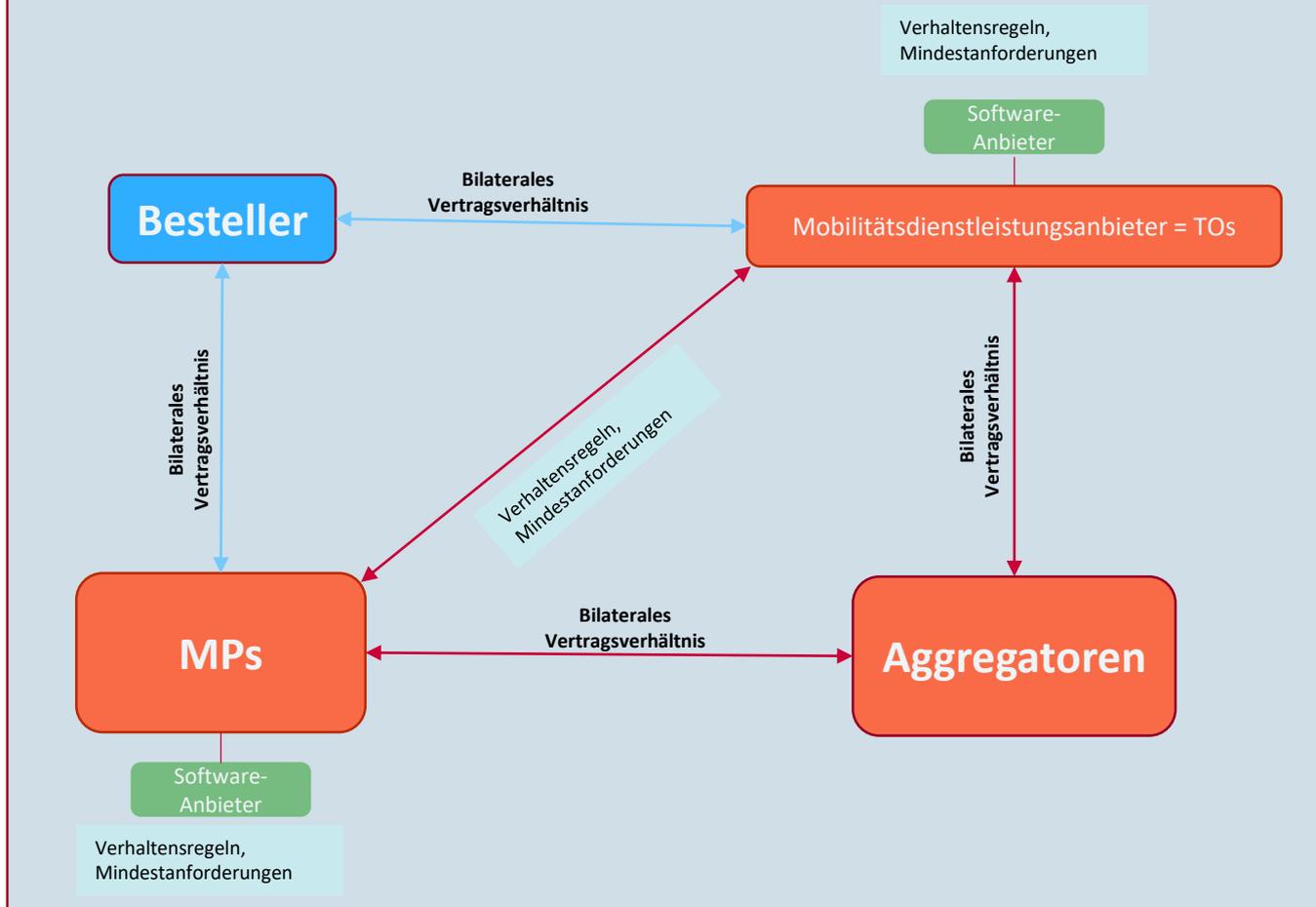


Anwendungsbereiche Spielregeln

Teil A) Verhaltensregeln & Teil B) Mindestanforderungen



Teil C) Best Practice Katalog



OUTCOMES der SAG MDMS (Status 05/2025)

Kooperationsverständnis



Definition von Rollen
und Aufgaben

Spielregeln „Integrierte Mobilitätsdienste ermöglichen & erleichtern“

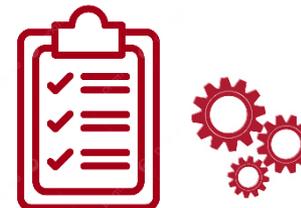


Verhaltensregeln für die
Zusammenarbeit

Mindestkriterien

Best Practice Katalog

Maßnahmen & Commitment



Maßnahmenkatalog

Gemeinsame nächste
Schritte

Spielregeln

„Integrierte Mobilitätsdienste ermöglichen & erleichtern“

- Fokus auf Buchung und Bezahlung von Einzelfahrten (aka MDMS Level 2*)
- **Teil A) Allgemeine Spielregeln für die Zusammenarbeit** zwischen Mobility Provider und Transport Operator
- **Teil B) Mindestkriterien zur Ermöglichung einer Integration**
- **Teil C) Best Practice Katalog** (Überblick der Anforderungen für eine Integration in den unterschiedlichen Ausprägungsmöglichkeiten)

Spielregeln - Teil A)

Allgemeine Spielregeln für die Zusammenarbeit

Verhaltensregeln, zu denen sich **sowohl MPs, als auch TOs** committen sollen, um durch ein **“aufeinander zugehen”** Rahmenbedingungen zu schaffen, um Integration zu erleichtern oder überhaupt zu ermöglichen.

Das gemeinsame Ziel ist dabei eine Weiterentwicklung des Mobilitätsdienstleistungsmarktes in Richtung eines einfacheren Zugangs für die Kund:innen.

Um diese Weiterentwicklung zu ermöglichen, gilt es hier sowohl auf Seiten der MPs, als auch **TOs bisher bekannte Vorgehensweisen zu überdenken mit dem Ziel von mehr Transparenz und beidseitiger Offenheit**. Erst dadurch wird Weiterentwicklung ermöglicht, aber auch insgesamt ein Mehrwert für die Kund:innen und das Mobilitätsökosystem generiert.

Darüber hinaus geht es auch darum, einen **Mehrwert** zu ziehen aus dem **Vorteil nationaler, österreichischer Dienste - nämlich die Einbindung kleinerer oder regionaler Dienstleistungen, die auf Grund von Größe und Relevanz nicht im Interesse größerer, internationaler Plattformen stehen**. Genau hier kann die Nutzung österreichischer Dienste einen Unterschied einen Mehrwert auch für die Kund:innen darstellen. Last, but not least geht es darum, auch die definierten Rollen entsprechend umzusetzen.

Durch die Einhaltung dieser Spielregeln schaffen MPs und TOs ein Umfeld, das Innovation fördert und den Wettbewerb stärkt. Gleichzeitig wird ein fairer Zugang auch für kleinere Anbieter gewährleistet, was insgesamt zu einem benutzerfreundlichen und zukunftsfähigen Mobilitätssystem beiträgt.

Spielregeln - Teil A)

Allgemeine Spielregeln für die Zusammenarbeit

Prämissen:

- **Zusammenarbeit zwischen MPs und TOs bildet die Grundlage** für ein funktionierendes, integriertes Mobilitätssystem.
- Die gesammelten Spielregeln sollen sicherstellen, dass **alle beteiligten Akteure transparent, fair und diskriminierungsfrei zusammenarbeiten**, um den Nutzer:innen ein nahtloses Mobilitätserlebnis zu bieten.
- MPs und TOs bedeutet dies, sich verstärkt auf **höhere Transparenzanforderungen einzulassen und etablierte Zusammenarbeitsprozesse kritisch zu überprüfen**.
- **Diese Offenheit ist von zentraler Bedeutung, um die Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote zu fördern** und den Zugang zu Dienstleistungen für alle Marktteilnehmer zu erleichtern. Auch wenn diese Maßnahmen für einige Akteure ein Überwinden bisheriger Strukturen erfordern, werden sie einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Weiterentwicklung des (nationalen) Mobilitätsmarktes leisten.
- Einhaltung dieser Spielregeln schaffen MPs und TOs **ein Umfeld, das Innovation fördert und den Wettbewerb stärkt**. Gleichzeitig wird ein fairer Zugang auch für kleinere Anbieter gewährleistet, was insgesamt zu einem benutzerfreundlichen und zukunftsfähigen Mobilitätssystem beiträgt.

Spielregeln - Teil A)

Allgemeine Spielregeln für die Zusammenarbeit

FRAND Prinzip als Grundsatz

5 Spielregeln mit folgenden Themen: Faire Bedingungen, Wahlfreiheit, Erreichung Minimalanforderungen, bilaterale Vertragsverhältnisse als Grundlage für die Zusammenarbeit

Das **FRAND** Prinzip (fair, reasonable and non-discriminatory) soll in den nachfolgenden Spielregeln als **Grundsatz verankert** werden. Dabei steht die **Offenheit** und das **Aufeinander zugehen in der Zusammenarbeit** im **Fokus** mit dem gemeinsamen Ziel der Erreichung eines Mehrwertes für Kund:innen:

1) Man soll seine Kooperationspartner:innen nicht in eine Exklusivität zwingen:

- Ein MP darf keinem TO vorgeben, dass dieser von keinem anderen MP integriert werden soll. Auf Freiwilligkeit basierende Exklusivität ist selbstverständlich zulässig.
- Ein TO darf keinem MP vorgeben, dass (bestimmte) andere TOs nicht integrieren werden dürfen bzw. dass der MP einen bestimmten anderen TOs integrieren muss.

Der Grundgedanke dieser Spielregel ist, dass Knebelverträge oder Vorgaben durch große bzw. marktdominierende MPs bzw. bekannte und dominierende Plattformen vermieden werden.

2) Man soll seine Marktmacht¹ nicht nutzen, um Wettbewerb auszuschalten. Es besteht Wahlfreiheit sowohl für MPs, als auch für TOs:

- **Jeder TO kann** (natürlich im Rahmen seiner vertraglichen Verpflichtungen mit Auftraggeber:innen und/oder Partner:innen) **selbst entscheiden, bei welchen MPs er integriert werden möchte.**
- **Jeder MP kann selbst entscheiden, welche TOs integriert werden sollen** und in welcher Reihenfolge.
- TOs und MPs mit Marktmacht müssen ihre Entscheidungen sachlich begründen. Für alle anderen wird dies empfohlen.

Spielregeln - Teil A)

Allgemeine Spielregeln für die Zusammenarbeit

FRAND Prinzip als Grundsatz

5 Spielregeln mit folgenden
Themen: Faire Bedingungen,
Wahlfreiheit, Erreichung
Minimalanforderungen,
bilaterale Vertragsverhältnisse
als Grundlage für die
Zusammenarbeit

- 3) Um integriert werden zu können ist es Voraussetzung, dass ein **TO die definierten Aufgaben eines MP gemäß den Minimalanforderungen** (siehe Kapitel „Rollen und Aufgaben“) **akzeptiert**.
- 4) **Um integriert werden zu können, muss ein TO zumindest die Anforderungen gemäß Teil B) Mindestkriterien erfüllen können**. Eine Erfüllung der Kriterien stellt dabei die Minimalanforderungen dar. Darüber hinaus gehende Anforderungen können durch den jeweiligen MP vorgegeben werden. Dabei sollen diese Anforderungen transparent und diskriminierungsfrei sein. **Eine Erfüllung der Mindestkriterien gemäß diesem Kapitel stellt allerdings keine „Präjudiz“ für die Anbindung** eines TOs an einen MP dar (siehe Spielregel 3).
- 5) Für eine tatsächliche Anbindung ist ein **bilaterales Vertragsverhältnis zwischen MP und TO notwendig**. Dieses **Vertragsverhältnis ist nicht im Rahmen dieser Spielregeln geregelt**.
 - In Fällen eines zwischengeschalteten Aggregators besteht das Vertragsverhältnis zwischen MP und Aggregator einerseits und dem Aggregator und dem TO andererseits.

Wie?

- **Aktuelle Maßnahmen (Committment durch Akteure,...) oder zukünftige Maßnahmen?**
- **EU Initiative der EC in Hinblick auf MDMS**
-

Spielregeln

„Integrierte Mobilitätsdienste ermöglichen & erleichtern“

- Fokus auf Buchung und Bezahlung von Einzelfahrten (aka MDMS Level 2*)
- Teil A) Allgemeine Spielregeln für die Zusammenarbeit zwischen Mobility Provider und Transport Operator
- **Teil B) Mindestkriterien zur Ermöglichung einer Integration**
- **Teil C) Best Practice Katalog** (Überblick der Anforderungen für eine Integration in den unterschiedlichen Ausprägungsmöglichkeiten)

Spielregeln - Teil B)

Mindestkriterien zur Ermöglichung einer Integration

- Richtet sich vor allem an **Transport Operator**.
- Kriterien = Überblick der technischen und organisatorischen Grundlagen, damit TOs auch sinnvollerweise in Verhandlung mit MPs treten können.
- Checkliste & Hilfsmittel für TOs, wenn es darum geht, grundsätzlich “fit” zu werden für Integration (absolutes Minimum).

Spielregeln - Teil B)

Mindestkriterien zur Ermöglichung einer Integration

Kernelemente:

Konkrete **Ansprechpersonen**,

Digitale Abbildung von Prozessen
bzw. technische **Testumgebung**
vorhanden,

Bereitstellung aller notwendigen
Informationen zur Beauskunftung
und Buchung eines Dienstes,

Vorhandensein einer
Buchungsschnittstelle,

Einhaltung der Spielregeln

- 1) Es muss eine kompetente, entscheidungsbefugte **Ansprechperson** für die Kooperation für den MP geben, die im Vorfeld bekannt gegeben werden muss. Dabei kann zwischen inhaltlich/wirtschaftlichen und technischen Ansprechpartner:innen unterschieden werden. In allen Fällen ist eine Hauptansprechperson zu definieren, die alle Anfragen innerhalb des TO entgegennehmen und entsprechend weitergeben kann.
- 2) **IT muss einer der Kernbereiche oder Abteilungen des TO** sein bzw. muss es zuständige Ansprechpartner:innen für den IT-Bereich geben. Diese können auch durch Dienstleister des TO gegeben sein.
- 3) Um eine Anbindung eines TO an einen MP zu ermöglichen, müssen **alle Prozesse** zwischen diesen beiden Akteuren **digital** (im Sinne von maschinenlesbaren Prozessen) sein. Das umfasst alle Prozesse beginnend bei der Registrierung und Buchung (siehe auch Erläuterungen Fußnote ¹).
- 4) **Eine technische Testumgebung mit produktiv-nahen Inhalten muss vollständig virtuell zugänglich sein.** Diese können auch durch Dienstleister des TO bereitgestellt werden.

Spielregeln - Teil B)

Mindestkriterien zur Ermöglichung einer Integration

Kernelemente:

Konkrete Ansprechpersonen,

Digitale Abbildung von Prozessen
bzw. technische Testumgebung
vorhanden,

**Bereitstellung aller notwendigen
Informationen** zur Beauskunftung
und Buchung eines Dienstes,

Vorhandensein einer
Buchungsschnittstelle,
Einhaltung der Spielregeln

- 5) Es müssen **alle notwendigen Informationen zur Beauskunftung und Buchung des Dienstes des TO** dem MP digital (im Sinne von maschinenlesbaren Prozessen) zur Verfügung gestellt werden können.

Dies bedeutet als Grundprinzip, dass **alle Informationen, die zur Abwicklung der Customer Journey des jeweiligen Mobilitätsdienstes des TO erforderlich sind in Echtzeit** zur Verfügung gestellt werden müssen. **Das Mindestset an notwendigen Informationen ergibt sich also für jeden TO aus der Evaluierung der jeweiligen Customer Journey.**

Somit ist das Mindestset nicht nur abhängig vom jeweiligen Verkehrsmodus, sondern auch von den jeweiligen Use Cases. Nur so wird es möglich, dass eben das Front-End des MP das Buchungssystem des TO entsprechend ansteuern und somit Buchungen durchführen kann. Insofern kann hier keine allgemein gültige Überblicksliste angefügt werden.

Customer Journey definiert Mindestset!

Spielregeln - Teil B)

Mindestkriterien zur Ermöglichung einer Integration

Notwendigen Informationen, die im ersten Schritt zur Beauskunftung über ein Angebot,...

- **Verfügbarkeit des Angebotes** (Servicezeiten, Status (verliehen/verfügbar),...)
- **Preisinformationen** das Angebot betreffend (pre-use payment Informationen, post-use payment-Informationen, Grundtarife, Leistungsbabhängige Tarife, Rabatte, Akzeptanz von Zeitkarten oder Abonnements,...)
- **Verortung des Angebotes** (Stationen, Haltepunkte, Ort der Ausleihe und Rückgabe,...)
- **Nutzungserklärung** des Angebotes
- **Kund:innen-Service-Informationen** des Angebotes (Kontakt für Rechnungs- und Vertragsfragen, Technischer Support)
- **Rückkanäle** zwischen MP und TO
- Sowie **modi-spezifischere Kategorien** wie z.B.
 - **Charakteristika der Fahrzeuge** (z.B. Ausstattungsmerkmale oder Fahrzeugkonfigurationen)
 - wie z.B. im Bedarfsverkehr: Sitzplatzanzahl und Verfügbarkeit der Sitzplätze im jeweiligen zu buchenden Fahrzeug, Rollstuhl- oder Kinderwagenplatz, Verfügbarkeit von Babyschalen/Sitzplatzerhöhungen, ...)
 - **Buchungsbedingungen** (z.B. im Bedarfsverkehr)
 - **Konkurrenzierungsregelungen** in digitaler Form (Bedarfsverkehr). Die Konkurrenzierungsregelungen sollten sowohl beim TO als auch bei der Buchungsplattform vorgehalten werden.
 - **Fahrzeugposition** (GPS Daten)
 - ...

Spielregeln - Teil B)

Mindestkriterien zur Ermöglichung einer Integration

...sowie alle Transaktionen, die für die Buchung anhand der Customer Journey relevant sind.

Vielzahl an Funktionen und Aktionen – hier ein Auszug:

- Buchungsangebotseinholung, Buchungsanfrage, Änderung/Verschiebung einer Buchung durch die Kundin, Stornierung der Buchung durch die Kundin, Buchungsänderungen oder –stornierungen durch den TO, Buchungshistorie anzeigen,
- Buchbarkeit von Zusatzangeboten
- Rabatte und Gutscheine einlösen, Abos und Zeitkarten nutzen
- AGBs
- Bonitätsprüfung, Validierung der Lenkerberechtigung
- Bluetooth Schlüssel im Auto und am Handy zur Verfügung stellen
- Routing zum Fahrzeug, Aufsperrern, Fahrtantritt
- Zusatzfach öffnen
- Ticket digital anzeigen (Validierung)
- Abweichungsmanagement bzw. Änderung der Fahrzeit z.B. bei Pooling
- Fahrtposition während der Fahrt anzeigen
- Tanken/Laden des Fahrzeugs
- Parken/Zurückgeben des Fahrzeugs, Zusperren
- Schaden melden/abrufen, Schaden verrechnen
- Bezahlung, Rechnung versenden, Rechnungsdaten abfragen, Verrechnung von Gebühren und Gutscheinen
- Feedback und Beschwerdemanagement, Gegenstand im Auto vergessen,
- Übermittlung von Dokumenten (z.B. Anonymverfügungen)
- Kundendaten ändern Abrechnung zwischen MP und TO
- ...

Spielregeln - Teil B)

Mindestkriterien zur Ermöglichung einer Integration

Kernelemente:

Konkrete Ansprechpersonen,

Digitale Abbildung von Prozessen
bzw. technische Testumgebung
vorhanden,

**Bereitstellung aller notwendigen
Informationen** zur Beauskunftung
und Buchung eines Dienstes,

Vorhandensein einer
Buchungsschnittstelle,

Einhaltung der Spielregeln

Achtung: Synergien vorhanden mit der Arbeitsgruppe
rund um Reiseinformationsdienste (in beide
Richtungen)

Aber: Bereitstellung von technischen
Rahmenbedingungen für die Buchbarkeit hier der
entscheidende Faktor.

Spielregeln - Teil B)

Mindestkriterien zur Ermöglichung einer Integration

Kernelemente:

Konkrete Ansprechpersonen,

Digitale Abbildung von Prozessen
bzw. technische Testumgebung
vorhanden,

Bereitstellung aller notwendigen
Informationen zur Beauskunftung
und Buchung eines Dienstes,

Vorhandensein einer

Buchungsschnittstelle,

Einhaltung der Spielregeln

- 6) Die **Nutzung eines Buchungssystems bzw. das Bereitstellen einer technischen Schnittstelle für Buchungen entsprechend dem**, zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses bestehendem, **State-of-the-Art** ist erforderlich (z.B. RESTful API im JSON Format, Callbacks,...).
- 7) Die **Einhaltung der Mindestkriterien, definierten Qualitätsstandards und Spielregeln der Kooperationspartnerschaft muss** von jedem Teilnehmer/Partner **auch im operativen Betrieb sichergestellt werden können**. Kann ein Teilnehmer/Partner die Einhaltung zu einem Zeitpunkt nicht sicherstellen, hat er unverzüglich einen konformen Zustand wiederherzustellen.

Spielregeln - Teil B)

Mindestkriterien zur Ermöglichung einer Integration

- **Mindestkriterien = Richtwert**, d.h. es wird bei Nichteinhaltung eine Integration wahrscheinlich nicht möglich sein.
- Aber – wird trotzdem Ermöglichung der Integrierbarkeit angestrebt (z.B. aus strategischen Gründen z.B. auch von Seiten Auftraggeber -> **Unterstützung holen**
 - Siehe auch Maßnahmen, Outcomes Projekt SELMA,...
- **Unterstützungsmaßnahmen nicht durch Verpflichtungen des MP als IT-Berater oder „Integrationscoach“ abgedeckt werden.**

Spielregeln

„Integrierte Mobilitätsdienste ermöglichen & erleichtern“

- Fokus auf Buchung und Bezahlung von Einzelfahrten (aka MDMS Level 2*)
- Teil A) Allgemeine Spielregeln für die Zusammenarbeit zwischen Mobility Provider und Transport Operator
- Teil B) Mindestkriterien zur Ermöglichung einer Integration
- **Teil C) Best Practice Katalog** (Überblick der Anforderungen für eine Integration in den unterschiedlichen Ausprägungsmöglichkeiten)

Spielregeln - Teil C) Best Practice Katalog

Auflistung zusätzliche Anforderungen oder (Mindest-)Kriterien, die in den bilateralen Verträgen zwischen MPs und TOs üblich sind. Da diese im Normalfall nicht zugänglich sind, sind diese den relevanten Stakeholder häufig nicht (oder nicht in einem frühen Stadium) bewusst.

Dieser Katalog ist daher eine EMPFEHLUNG um Integrationen zu erleichtern und sollen einen unverbindlichen „Pre-Check“ ermöglichen.

Auch wenn das eine oder andere Kriterium vielleicht auf den ersten Blick herausfordernd wirkt, es gilt auch zu bedenken, dass genau diese Anforderungen bereits zukünftige Herausforderungen berücksichtigen, um so auch eine Zukunfts- und Investitionssicherheit zu schaffen (-> gegebenenfalls Unterstützung durch Maßnahmen)

Praxiserfahrung der Mitglieder der SAG MDMS sind **mit eingeflossen**.

Wichtige Aspekte, die auch im Zuge der internen Reflexion beachtet werden sollen, werden in den abschließenden Punkt rund um „**Empfehlungen**“ dargestellt (für **TOs**, für **ausschreibende Stellen**, für **Akteure der öffentlichen Hand**, **Technische Standardisierungen**)!

Spielregeln - Teil C) Best Practice Katalog

Strang 1: „Digitalisierungs- oder integrationsrelevante Aspekte“ frühzeitig verankern



Strang 2: „Integrations-Fit-Check“ für TOs

Richtet sich an Organisationen,

- die selbst Ausschreibungen o.ä. durchführen,
- im Zuge dessen beratend tätig werden,
- Förderungen oder (finanzielle) Incentives zur Entstehung vergeben.

Ziel: Bewusstsein schaffen Aspekte, die nicht per se relevant in Hinblick auf Digitalisierung und Integration erscheinen, aber große Auswirkungen auf Integrierbarkeit haben können!

Nicht-Ziel: Katalog für Ausschreibungen aller Arten von Mobilitätsdiensten

Auflistung der Kriterien, die TOs dabei helfen „fit zu werden“ für die Integration

Einen Einblick in die zu erwartenden Anforderungen bekommen

„Selbst-Check“ Möglichkeit.

Spielregeln - Teil C) Best Practice Katalog

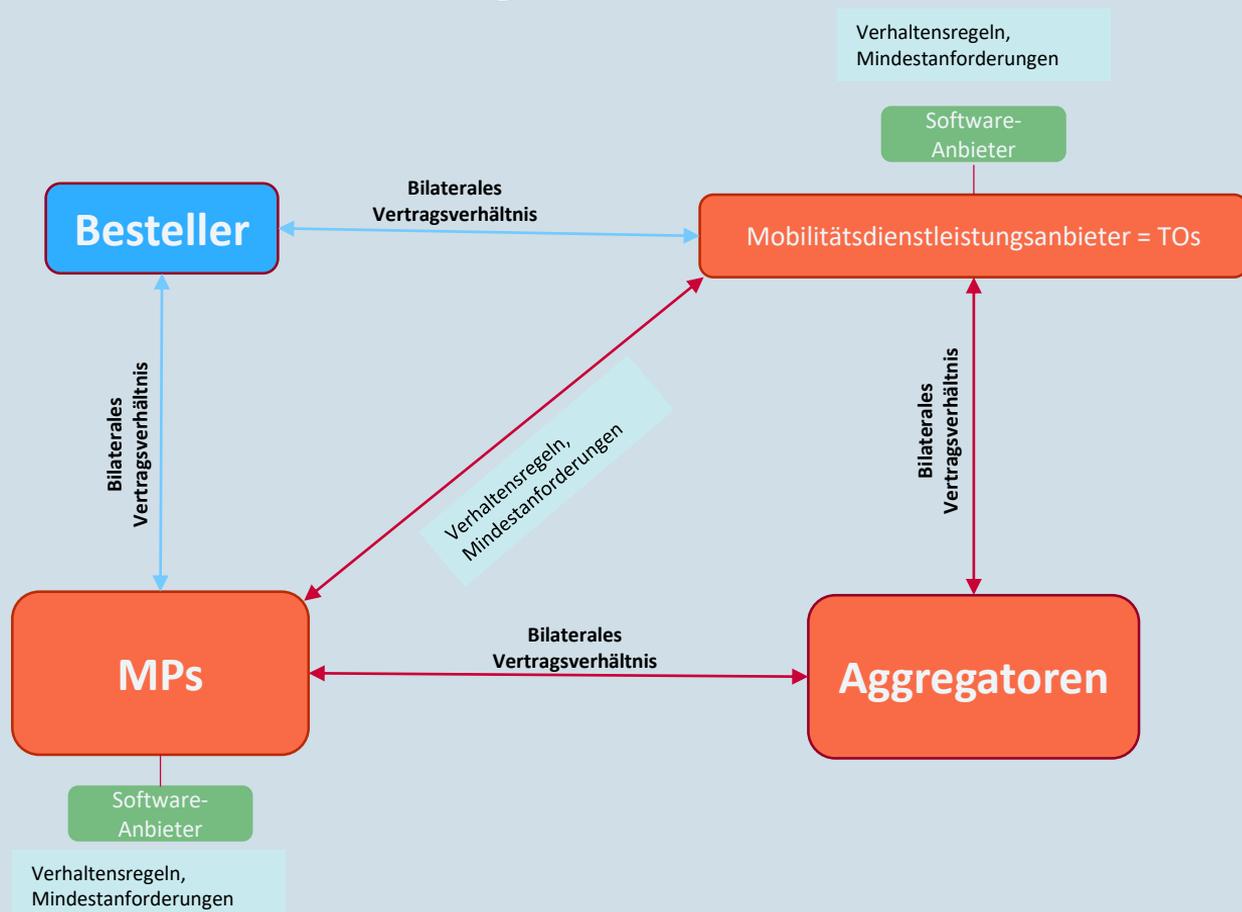
Best Practices/„übliche Anforderungen“

- Betrieb einer Mobilitätsdienstleistung (Beibehaltung der Verantwortlichkeiten)
- Kosten
- Angebot
- Digitale Integration (Schnittstelle, Bereitstellung von Daten, Digitale Barrierefreiheit)
- Kundenmanagement und –support
- Organisatorische Änderungen
- Datenschutz & Geheimhaltung

Empfehlungen

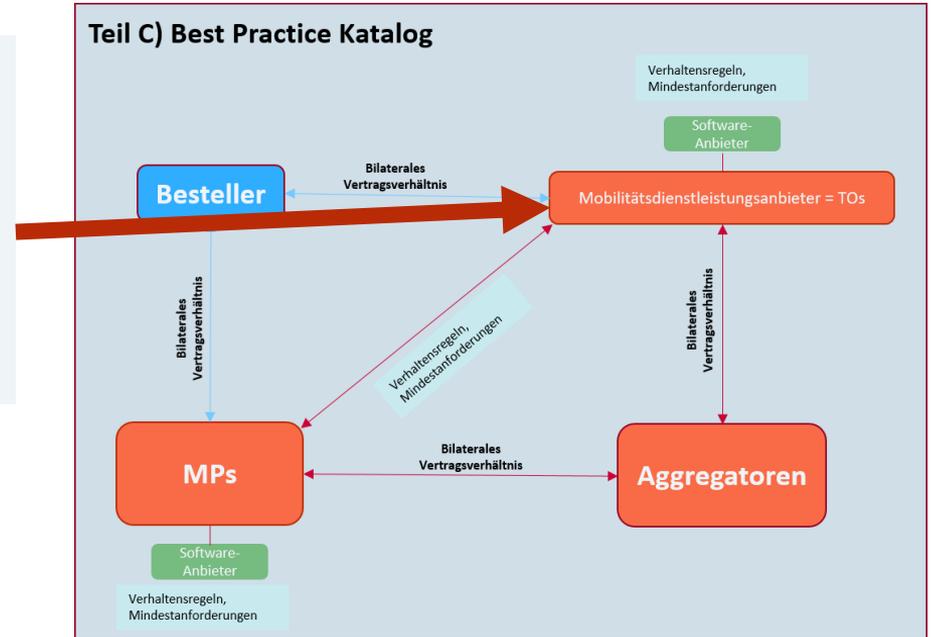
- Empfehlungen für Transport Operator (TOs)
- Empfehlungen für Ausschreibende
- Empfehlungen für Akteure der Öffentlichen Hand (auch wenn nicht „Besteller“)
- Empfehlungen in Hinblick auf technische Standardisierungen

Teil C) Best Practice Katalog



Spielregeln - Teil C) Best Practice Katalog - Empfehlungen

- Empfehlungen für **Transport Operator (TOs)**
 - Evaluierung der Möglichkeiten zur Erweiterung der Vertriebskanäle (im Bereich der ÖV ergänzenden Mobilitätsdienste wie z.B. Sharing oder Bedarfsverkehre)
 - Evaluierung der angestrebten Vertriebskanäle durchführen und Unterstützung holen für den Bereich Fakturierung, Zahlungsabwicklung und Clearing



Spielregeln - Teil C) Best Practice Katalog - Empfehlungen

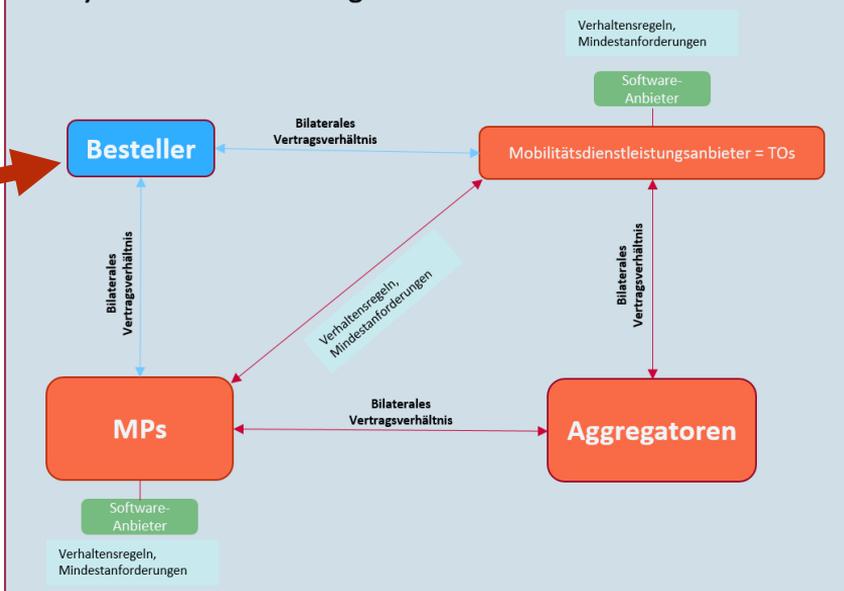
• Empfehlungen für Ausschreibende

- Frühzeitiger Hinweis bei Verpflichtung zu Dienstleistern
- Vollintegration von Diensten ist gegenüber „Verlinkungslösung“ in der Anbindung zwischen MP und TO (im Kontext „Ermöglichung der Buchbarkeit“) zu bevorzugen
- Größere Ausschreibungsgebiete verringern die Kosten und Zeit für spätere Integration (bei Neuausschreibungen)
- Mehr Einheitlichkeit in den gewünschten Rahmenparametern kann Aufwände für Integrationen in multimodale Plattformen verringern
- Gemeinsames Abrufen von mehreren Partnern aus Rahmenverträgen nutzen (ÖV ergänzende Mobilitätsdienstleistungen)
- Möglichkeiten strategischer Kooperationen im Sinne einer Kostenteilung

• Empfehlungen für Akteure der Öffentlichen Hand (auch wenn nicht „Besteller“)

- Hebel bewusst machen und entsprechend nutzen (oder - Nicht nur „Geld“ hilft)

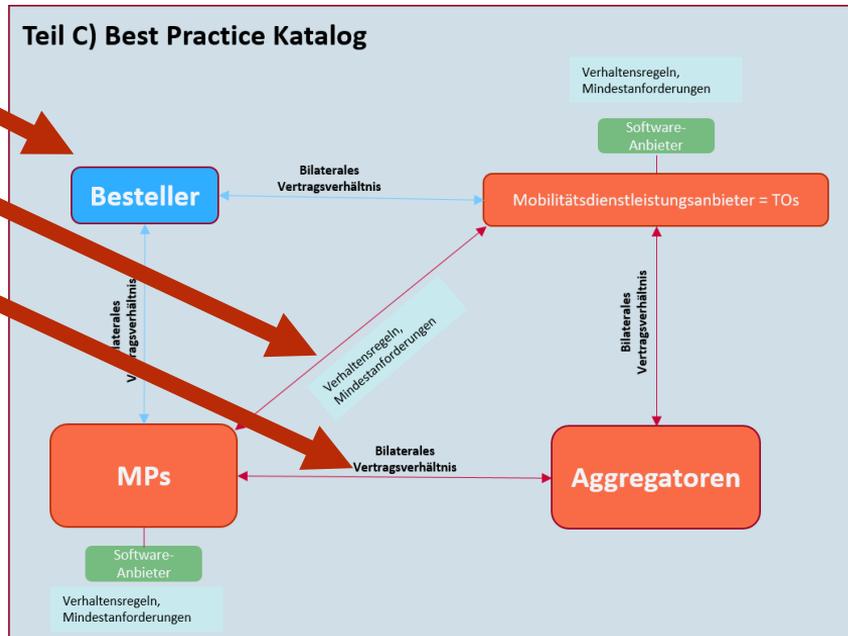
Teil C) Best Practice Katalog



Spielregeln - Teil C) Best Practice Katalog - Empfehlungen

- Empfehlungen in Hinblick auf **technische Standardisierungen (insbesondere für Ausschreibende)**

- TOMP-API zur Anbindung an multimodale Plattformen nutzen
- Strategische Evaluierung der Anbindung von Aggregatoren



OUTCOMES der SAG MDMS (Status 05/2025)

Kooperationsverständnis



Definition von Rollen
und Aufgaben

Spielregeln

„Integrierte Mobilitätsdienste
ermöglichen & erleichtern“



Verhaltensregeln für die
Zusammenarbeit

Mindestkriterien

Best Practice Katalog

Maßnahmen & Commitment



Maßnahmenkatalog

Gemeinsame nächste
Schritte

Maßnahmenkatalog

- **Gemeinsames Verständnis im Ökosystem zu haben**, was die Rollen, Prozessen und Anforderungen umfasst
- Dieses **Rollenverständnis und diese Kriterien innerhalb des Ökosystems bewusst zu machen**
- Die **Kriterien und Anforderungen**, sowie Rollen bei den unterschiedlichen Akteuren **innerhalb des Ökosystems** umzusetzen



Bewusstseinsbildung, Verbreitung der Anforderungen & Empfehlungen



Effekte erzielen durch schrittweise Verankerung und Umsetzung

Maßnahmenkatalog

- Maßnahmenkatalog -> **Listung von Maßnahmen, die dazu beitragen das Gesamtverständnis zu erhöhen und erste Harmonisierungen in die Wege zu leiten**, die Integration von Mobilitätsdiensten ermöglichen oder erleichtern (Fokus: Zugänglichkeit durch Buchbarkeit multimodaler Mobilitätsdienste).
- Viele der **Maßnahmen tragen generell dazu bei**, dass das **Verständnis des Ökosystems erhöht** wird und generell die **Beschäftigung der unterschiedlichen Playern mit Rollen, Aufgaben** und Mindestanforderungen **verstärkt** wird. Dadurch sind generelle Verbesserung für die digitale Integration von Diensten zu erwarten.
- Fokus vorallem auf jenen Aspekten, die **MULTIMODALE RELEVANZ** haben. D.h. Aspekte, die vorallem innerhalb eines Modis entschieden/gelöst/vorangetrieben werden sollten, wurden weitestgehend ausgeklammert.

Maßnahmenkatalog

Begleitende Maßnahmen

- tragen zur harmonisierten Umsetzung bei
- unabhängig von einer bestimmten Zielgruppe
- Beinhalten auch Maßnahmen rund um technische Standardisierungen

Spezifische Maßnahmen TOs

- Schaffung von Bewusstsein bei der Zielgruppe
- Tragen Unterstützungsmaßnahmen zusammen

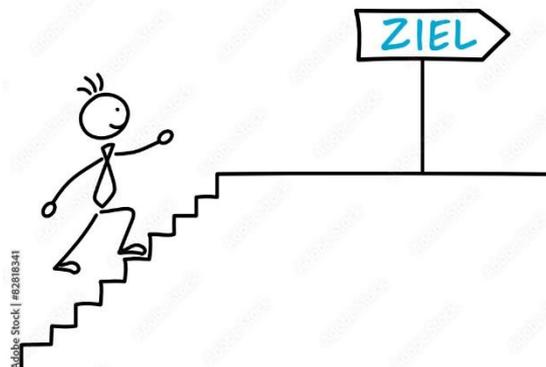
Spezifische Maßnahmen Öffentliche Hand

- Schaffung von Bewusstsein bei der Zielgruppe
- Schaffung/Verbesserung von Rahmenbedingungen für Vorantreiben der Umsetzungen

Maßnahmenkatalog

B.2 **Überblickstabelle Maßnahmen**

Maßnahme	Maßnahme	Maßnahme	Maßnahme
1	1	1	1
2	2	2	2
3	3	3	3
4	4	4	4
5	5	5	5
6	6	6	6
7	7	7	7
8	8	8	8
9	9	9	9
10	10	10	10
11	11	11	11
12	12	12	12
13	13	13	13
14	14	14	14
15	15	15	15
16	16	16	16
17	17	17	17
18	18	18	18
19	19	19	19
20	20	20	20

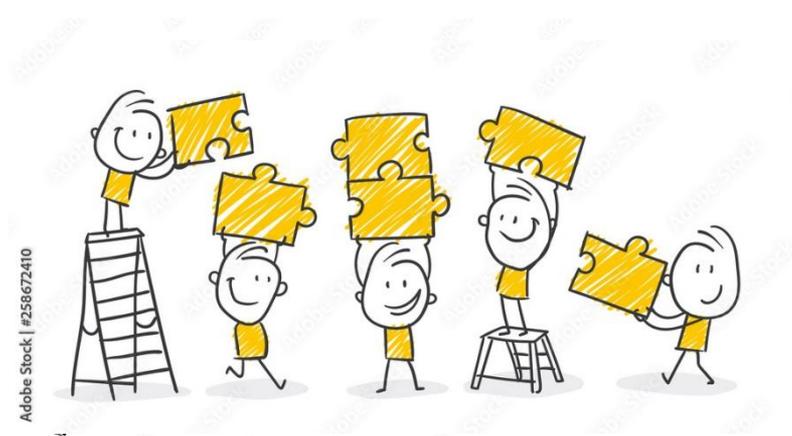


- Eine Art „Arbeitsplan“ für die nächsten Schritte
- Es gilt in der nächsten Phase diese zu konkretisieren und auszuarbeiten, im Detail zu evaluieren und die ersten Schritte in Richtung Umsetzung dieser definierten Maßnahmen zu setzen. Dabei sind **Synergien** auch mit anderen Aktivitäten zu **nutzen**.

Maßnahmenkatalog

B.2 **Überblickstabelle Maßnahmen**

Maßnahme	Maßnahme	Maßnahme	Maßnahme
1	1	1	1
2	2	2	2
3	3	3	3
4	4	4	4
5	5	5	5
6	6	6	6
7	7	7	7
8	8	8	8
9	9	9	9
10	10	10	10
11	11	11	11
12	12	12	12
13	13	13	13
14	14	14	14
15	15	15	15
16	16	16	16
17	17	17	17
18	18	18	18
19	19	19	19
20	20	20	20
21	21	21	21
22	22	22	22
23	23	23	23
24	24	24	24
25	25	25	25
26	26	26	26
27	27	27	27
28	28	28	28
29	29	29	29
30	30	30	30
31	31	31	31
32	32	32	32
33	33	33	33
34	34	34	34
35	35	35	35
36	36	36	36
37	37	37	37
38	38	38	38
39	39	39	39
40	40	40	40
41	41	41	41
42	42	42	42
43	43	43	43
44	44	44	44
45	45	45	45
46	46	46	46
47	47	47	47
48	48	48	48
49	49	49	49
50	50	50	50



Weitere **Umsetzung** dieser Maßnahmen **BMIMI Arbeitsgruppe zur Begleitung und gemeinsame Umsetzungen**

-> gemeinsam die nächsten Schritte gehen

Maßnahmenkatalog

8.2. Überblickstabelle Maßnahmen

Maßnahme	Titel	Kapitel	Seite
1	Veröffentlichung der Ergebnisse als Grundlage für die weitere Verbreitung	Begleitende Maßnahmen	57
2	Zentraler Zugang zu relevanten „Basisinformationen“	Begleitende Maßnahmen	57
3	Einrichtung einer Austausch- und Umsetzungsplattform für “Digitale Integration & Buchung multimodaler Mobilitätsdienste”	Begleitende Maßnahmen	57
4	Commitment der beteiligten Akteure zur Nutzung der Spielregeln im eigenen Wirkungsbereich	Begleitende Maßnahmen	57
5	Commitment weiterer Akteure zur Umsetzung der Spielregeln und Anforderungen erreichen	Begleitende Maßnahmen	58
6	Berücksichtigung von Ergebnissen als Grundlage für Bundes- und Landesförderungen (oder inhaltlich relevante Förderungen)	Begleitende Maßnahmen	58
-	TOMP-API für die Buchbarkeit im multimodalen Kontext als Empfehlung im Best Practice Katalog	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	60
7	Erweiterung der allgemeinen Wissensbasis zu TOMP-API	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	60
8	Ergänzende juristisch/wettbewerbsrechtliche Diskussion starten	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	61
9	Aktive Beobachtung bzw. Mitarbeit österreichischer Akteure in den technischen Standardisierungen auf europäischer Ebene	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	61
-	Definition und Verständnis Plug&Play in diesem Kontext einarbeiten	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	62
10	Standardisierungen der Rahmenparameter des Mobilitätsdienstes innerhalb der Modi fördern, um die Zugänglichkeit zu erleichtern & multimodale Harmonisierungen	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	62
11	Schaffung von Bewusstsein bei TOs.	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für TOs	64
12	Sammlung und Listung konkreter Unterstützungsbedarf und konkrete Unterstützungsmöglichkeiten für TOs	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für TOs	65
13	Schaffung von Bewusstsein für die Spielregeln und Mindestanforderungen bei Akteuren der Öffentlichen Hand, Aggregatoren und Entscheidungsträgern in relevanten Planungsprozessen schaffen	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	66
14	Best Practice Katalog strategischer Kooperationen erstellen	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68
15	Evaluierung von Prozessen der Ausschreibungsgestaltung als Hebel für stärkere Harmonisierungen (innerhalb der Mobilitätsverbünde) & Evaluierung Transferierbarkeit	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68
16	Nominierung einer zentralen Rolle/Institution in jedem Bundesland zur Unterstützung der harmonisierten Bundeslandweiten Umsetzung (beratende Tätigkeit/regionaler Contact Point)	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68

Maßnahmenkatalog – Begleitende Maßnahmen

Maßnahme	Titel	Kapitel	Seite
1	Veröffentlichung der Ergebnisse als Grundlage für die weitere Verbreitung	Begleitende Maßnahmen	57
2	Zentraler Zugang zu relevanten „Basisinformationen“	Begleitende Maßnahmen	57
3	Einrichtung einer Austausch- und Umsetzungsplattform für „Digitale Integration & Buchung multimodaler Mobilitätsdienste“	Begleitende Maßnahmen	57
4	Commitment der beteiligten Akteure zur Nutzung der Spielregeln im eigenen Wirkungsbereich	Begleitende Maßnahmen	57
5	Commitment weiterer Akteure zur Umsetzung der Spielregeln und Anforderungen erreichen	Begleitende Maßnahmen	58
6	Berücksichtigung von Ergebnissen als Grundlage für Bundes- und Landesförderungen (oder inhaltlich relevante Förderungen)	Begleitende Maßnahmen	58

Maßnahmenkatalog – Begleitende Maßnahmen

Maßnahme	Titel	Kapitel	Seite
1	Veröffentlichung der Ergebnisse als Grundlage für die weitere Verbreitung	Begleitende Maßnahmen	57
2	Zentraler Zugang zu relevanten „Basisinformationen“	Begleitende Maßnahmen	57
3	Einrichtung einer Austausch- und Umsetzungsplattform für „Digitale Integration & Buchung multimodaler Mobilitätsdienste“	Begleitende Maßnahmen	57
4	Commitment der beteiligten Akteure zur Nutzung der Spielregeln im eigenen Wirkungsbereich	Begleitende Maßnahmen	57
5	Commitment weiterer Akteure zur Umsetzung der Spielregeln und Anforderungen erreichen	Begleitende Maßnahmen	58
6	Berücksichtigung von Ergebnissen als Grundlage für Bundes- und Landesförderungen (oder inhaltlich relevante Förderungen)	Begleitende Maßnahmen	58

M3: Commitment der beteiligten Akteure zur Nutzung der Spielregeln im eigenen Wirkungsbereich

Heute ein wichtiger Schritt!

M4: Commitment weiterer Akteure erreichen

- Kreis vergrößern durch Einbindung, Bewusstseinsbildung, Nutzung von Multiplikatoren

Maßnahmenkatalog – Begleitende Maßnahmen

Maßnahme	Titel	Kapitel	Seite
1	Veröffentlichung der Ergebnisse als Grundlage für die weitere Verbreitung	Begleitende Maßnahmen	57
2	Zentraler Zugang zu relevanten „Basisinformationen“	Begleitende Maßnahmen	57
3	Einrichtung einer Austausch- und Umsetzungsplattform für “Digitale Integration & Buchung multimodaler Mobilitätsdienste”	Begleitende Maßnahmen	57
4	Commitment der beteiligten Akteure zur Nutzung der Spielregeln im eigenen Wirkungsbereich	Begleitende Maßnahmen	57
5	Commitment weiterer Akteure zur Umsetzung der Spielregeln und Anforderungen erreichen	Begleitende Maßnahmen	58
6	Berücksichtigung von Ergebnissen als Grundlage für Bundes- und Landesförderungen (oder inhaltlich relevante Förderungen)	Begleitende Maßnahmen	58

M5: Berücksichtigung von Ergebnissen als Grundlage für Bundes- und Landesförderungen (oder inhaltlich relevante Förderungen)

- Ziel: Hebel durch Bundes- oder Landesförderungen nutzen um kontinuierliche Harmonisierungen zu unterstützen
- Nächste Schritte:
 - Identifikation der relevanten Stellen
 - Evaluierung der Möglichkeit zur Einbindung & Schaffung von Grundlagen für die Einarbeitung (entsprechend Aufarbeitung und/oder entsprechende Form der Bereitstellung)

Maßnahmenkatalog – Technische Standardisierungen

-	TOMP-API für die Buchbarkeit im multimodalen Kontext als Empfehlung im Best Practice Katalog	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	60
7	Erweiterung der allgemeinen Wissensbasis zu TOMP-API	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	60
8	Ergänzende juristisch/wettbewerbsrechtliche Diskussion starten	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	61
9	Aktive Beobachtung bzw. Mitarbeit österreichischer Akteure in den technischen Standardisierungen auf europäischer Ebene	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	61
-	Definition und Verständnis Plug&Play in diesem Kontext einarbeiten	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	62
10	Standardisierungen der Rahmenparameter des Mobilitätsdienstes innerhalb der Modi fördern, um die Zugänglichkeit zu erleichtern & multimodale Harmonisierungen	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	62

Maßnahmenkatalog - Technische Standardisierungen

-	TOMP-API für die Buchbarkeit im multimodalen Kontext als Empfehlung im Best Practice Katalog	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	60
7	Erweiterung der allgemeinen Wissensbasis zu TOMP-API	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	60
8	Ergänzende juristisch/wettbewerbsrechtliche Diskussion starten	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	61
9	Aktive Beobachtung bzw. Mitarbeit österreichischer Akteure in den technischen Standardisierungen auf europäischer Ebene	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierung	61
-	Definition und Verständnis Plug&Play in diesem Kontext einarbeiten	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	62
10	Standardisierungen der Rahmenparameter des Mobilitätsdienstes innerhalb der Modi fördern, um die Zugänglichkeit zu erleichtern & multimodale Harmonisierungen	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	62

M7: Erweiterung der allgemeinen Wissensbasis zu TOMP-API

Europäische Entwicklungen, Pilotierungen/proof of concepts, Kosten-Nutzen, Guidance

M8: juristisch/wettbewerbsrechtliche Diskussion starten

Parallel zu Standardisierungsaktivitäten, relevante europäische Entwicklungen berücksichtigen, Befürchtungen/Herausforderungen konkretisieren, Sicherstellung der Möglichkeiten Steuerungsaufgaben der Öffentlichen Hand,...)

Maßnahmenkatalog – Technische Standardisierungen

-	TOMP-API für die Buchbarkeit im multimodalen Kontext als Empfehlung im Best Practice Katalog	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	60
7	Erweiterung der allgemeinen Wissensbasis zu TOMP-API	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	60
8	Ergänzende juristisch/wettbewerbsrechtliche Diskussion starten	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	61
9	Aktive Beobachtung bzw. Mitarbeit österreichischer Akteure in den technischen Standardisierungen auf europäischer Ebene	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierung	61
-	Definition und Verständnis Plug&Play in diesem Kontext einarbeiten	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	62
10	Standardisierungen der Rahmenparameter des Mobilitätsdienstes innerhalb der Modi fördern, um die Zugänglichkeit zu erleichtern & multimodale Harmonisierungen	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	62

M9: Aktive Beobachtung bzw. Mitarbeit österreichischer Akteure in den technischen Standardisierungen auf europäischer Ebene

Dzt. TOMP-API WG

Maßnahmenkatalog – Technische Standardisierungen

-	TOMP-API für die Buchbarkeit im multimodalen Kontext als Empfehlung im Best Practice Katalog	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	60
7	Erweiterung der allgemeinen Wissensbasis zu TOMP-API	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	60
8	Ergänzende juristisch/wettbewerbsrechtliche Diskussion starten	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	61
9	Aktive Beobachtung bzw. Mitarbeit österreichischer Akteure in den technischen Standardisierungen auf europäischer Ebene	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	61
-	Definition und Verständnis Plug&Play in diesem Kontext einarbeiten	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	62
10	Standardisierungen der Rahmenparameter des Mobilitätsdienstes innerhalb der Modi fördern, um die Zugänglichkeit zu erleichtern & multimodale Harmonisierungen	Begleitende Maßnahmen: Fokus technische Standardisierungen	62

M10: Standardisierungen der Rahmenparameter des Mobilitätsdienstes innerhalb der Modi fördern, um die Zugänglichkeit zu erleichtern & multimodale Harmonisierungen

- Listung relevanter Rahmenparameter, Identifikation modi-relevanz bzw. multimodale Relevanz
- Bewusstsein schaffen in entsprechenden modi-relevanten „Gremien“
- Diskussion: Vorgehen Aspekte mit multimodaler Relevanz?

Maßnahmenkatalog – Unterstützungsmaßnahmen TOs

11	Schaffung von Bewusstsein bei TOs.	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für TOs	64
12	Sammlung und Listung konkreter Unterstützungsbedarf und konkrete Unterstützungsmöglichkeiten für TOs	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für TOs	65

M11: Schaffung von Bewusstsein bei TOs

Maßnahmen zur Aufbereitung von Information und Verbreiterung, sodass die entsprechenden Zielgruppen erreicht werden können

Wann, wo, wie, wer?

Maßnahmenkatalog - Unterstützungsmaßnahmen TOs

11	Schaffung von Bewusstsein bei TOs.	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für TOs	64
12	Sammlung und Listung konkreter Unterstützungsbedarf und konkrete Unterstützungsmöglichkeiten für TOs	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für TOs	65

M12: Sammlung und Listung konkreter Unterstützungsbedarf und konkrete Unterstützungsmöglichkeiten für TOs

Basis für Verbreitung von Unterstützungsmöglichkeiten

Sammlung aus Praxiserfahrungen, Umsetzungen, Projekten,...(z.B. F&E Dienstleistung SELMA)

Maßnahmenkatalog – Unterstützungsmaßnahmen Öffentliche Hand

13	Schaffung von Bewusstsein für die Spielregeln und Mindestanforderungen bei Akteuren der Öffentlichen Hand, Aggregatoren und Entscheidungsträgern in relevanten Planungsprozessen schaffen	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	66
14	Best Practice Katalog strategischer Kooperationen erstellen	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68
15	Evaluierung von Prozessen der Ausschreibungsgestaltung als Hebel für stärkere Harmonisierungen (innerhalb der Mobilitätsverbünde) &Evaluierung Transferierbarkeit	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68
16	Nominierung einer zentralen Rolle/Institution in jedem Bundesland zur Unterstützung der harmonisierten Bundeslandweiten Umsetzung (beratende Tätigkeit/regionaler Contact Point)	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68

Maßnahmenkatalog

13	Schaffung von Bewusstsein für die Spielregeln und Mindestanforderungen bei Akteuren der Öffentlichen Hand, Aggregatoren und Entscheidungsträgern in relevanten Planungsprozessen schaffen	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	66
14	Best Practice Katalog strategischer Kooperationen erstellen	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68
15	Evaluierung von Prozessen der Ausschreibungsgestaltung als Hebel für stärkere Harmonisierungen (innerhalb der Kooperationsverbände). B.Evaluierung Transferierbarkeit	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68
16	Nominierung einer zentralen Rolle/Institution in jedem Bundesland zur Unterstützung der harmonisierten Bundeslandweiten Umsetzung (bereitende Tätigkeit/regionaler Contact Point)	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68

M13: Schaffung von Bewusstsein für die Spielregeln und Mindestanforderungen bei Akteuren der Öffentlichen Hand, Aggregatoren und Entscheidungsträgern in relevanten Planungsprozessen schaffen

- Konkretisierung Multiplikatoren und relevante Gremien/Entscheidungsprozesse
- Zielgruppenspezifische Informationsaufbereitung
- Ermöglichen gegenseitigen, kontinuierlichen Lernens

Wichtige Aspekte (tlw. Best Practice Katalog):

- Bewusstsein schaffen für die **Auswirkungen von organisatorischen Strukturen** auf die Möglichkeiten der digitalen Integration von Mobilitätsdiensten (bei den ÖV ergänzenden Mobilitätsdiensten)
- Bewusstsein schaffen für **Hebel** seitens Öffentlicher Auftraggeber für harmonisierte Umsetzungen
- Bewusstsein und Grundlagen für die **Berücksichtigung bestimmter technischer Anforderungen**
- Bewusstsein schaffen für **Möglichkeiten strategischer Kooperationen** (zwischen öffentlichen Partnern, aber auch mit anderen relevanten Akteuren wie z.B. dem Tourismus)

Maßnahmenkatalog

13	Schaffung von Bewusstsein für die Spielregeln und Mindestanforderungen bei Akteuren der Öffentlichen Hand, Aggregatoren und Entscheidungsträgern in relevanten Planungsprozessen schaffen	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	66
14	Best Practice Katalog strategischer Kooperationen erstellen	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68
15	Evaluierung von Prozessen der Ausschreibungsgestaltung als Hebel für stärkere Harmonisierungen (innerhalb der Mobilitätsverbände) & Evaluierung Transferierbarkeit	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68
16	Nominierung einer zentralen Rolle/Institution in jedem Bundesland zur Unterstützung der harmonisierten Bundeslandweiten Umsetzung (beratende Tätigkeit/regionaler Contact Point)	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68

M14: Best Practice Katalog strategischer Kooperationen erstellen

Anwendungsfälle (pros/cons), Modelle, Erfahrungen,...

M15: Evaluierung von Prozessen der Ausschreibungsgestaltung als Hebel für stärkere Harmonisierungen (innerhalb der Mobilitätsverbände) & Evaluierung Transferierbarkeit

-> im Bereich ÖV ergänzender Mobilitätsdienste

Maßnahmenkatalog

13	Schaffung von Bewusstsein für die Spielregeln und Mindestanforderungen bei Akteuren der Öffentlichen Hand, Aggregatoren und Entscheidungsträgern in relevanten Planungsprozessen schaffen	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	66
14	Best Practice Katalog strategischer Kooperationen erstellen	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68
15	Evaluierung von Prozessen der Ausschreibungsgestaltung als Hebel für stärkere Harmonisierungen (innerhalb der Kooperationsverbände). B.Evaluierung Transferierbarkeit	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68
16	Nominierung einer zentralen Rolle/Institution in jedem Bundesland zur Unterstützung der harmonisierten Bundeslandweiten Umsetzung (beratende Tätigkeit/regionaler Contact Point)	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68

M16: Nominierung einer zentralen Rolle/Institution in jedem Bundesland zur Unterstützung der harmonisierten Bundeslandweiten Umsetzung (beratende Tätigkeit/regionaler Contact Point) -> im Bereich ÖV ergänzender Mobilitätsdienste:

Ausgangslage:

- **BL -> zentrale Rolle** der Gestaltung des Mobilitätsangebotes in ihrem Wirkungsbereich -> **Unterschiede** in Planung, Betrieb, Finanzierung, Umsetzungsmodelle, regionale Zuständigkeiten **pro Bundesland und pro Modi** (innerhalb des Bundeslandes).
- Aus Sicht der digitalen Integration von multimodalen Mobilitätsdiensten: **Je höher die Diversifizierung** der Rahmenparameter der Angebote im Bereich der ÖV ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen (Abholvarianten, Betriebszeiten, ...), **desto**
 - **höher ist der Aufwand** in Hinblick auf eine etwaige Integration
 - höher ist die Komplexität für die Kundinnen.

Maßnahmenkatalog

13	Schaffung von Bewusstsein für die Spielregeln und Mindestanforderungen bei Akteuren der Öffentlichen Hand, Aggregatoren und Entscheidungsträgern in relevanten Planungsprozessen schaffen	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	66
14	Best Practice Katalog strategischer Kooperationen erstellen	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68
15	Evaluierung von Prozessen der Ausschreibungsgestaltung als Hebel für stärkere Harmonisierungen (innerhalb der Kooperationsverbände). B.Evaluierung Transferierbarkeit	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68
16	Nominierung einer zentralen Rolle/Institution in jedem Bundesland zur Unterstützung der harmonisierten Bundeslandweiten Umsetzung (beratende Tätigkeit/regionaler Contact Point)	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68

M16: Nominierung einer zentralen Rolle/Institution in jedem Bundesland zur Unterstützung der harmonisierten Bundeslandweiten Umsetzung (beratende Tätigkeit/regionaler Contact Point) -> im Bereich ÖV ergänzender Mobilitätsdienste:

Es bedarf daher aus Sicht der beteiligten Akteure der Arbeitsgruppe in jedem Bundesland einer Rolle/Institution, die mit der Aufgabe betraut wird, beratend (im Sinne einer harmonisierten bundeslandweiten Umsetzung) tätig zu werden.

D.h.

- Nominierung/Einrichtung einer Rolle/Institution, die beratend, im Sinne einer harmonisierten bundeslandweiten Umsetzung von integrierten, multimodalen Mobilitätsdiensten tätig werden soll, die
- wo möglich und sinnvoll, als Integrator auftritt.

Maßnahmenkatalog

13	Schaffung von Bewusstsein für die Spielregeln und Mindestanforderungen bei Akteuren der Öffentlichen Hand, Aggregatoren und Entscheidungsträgern in relevanten Planungsprozessen schaffen	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	66
14	Best Practice Katalog strategischer Kooperationen erstellen	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68
15	Evaluierung von Prozessen der Ausschreibungsgestaltung als Hebel für stärkere Harmonisierungen (innerhalb der Kooperationsverbände). B.Evaluierung Transferierbarkeit	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68
16	Nominierung einer zentralen Rolle/Institution in jedem Bundesland zur Unterstützung der harmonisierten Bundeslandweiten Umsetzung (beratende Tätigkeit/regionaler Contact Point)	Spezifische Unterstützungsmaßnahmen für Akteure der Öffentlichen Hand	68

M16: Nominierung einer zentralen Rolle/Institution in jedem Bundesland zur Unterstützung der harmonisierten Bundeslandweiten Umsetzung (beratende Tätigkeit/regionaler Contact Point) -> im Bereich ÖV ergänzender Mobilitätsdienste:

Schritte:

- Bewusstsein für die Notwendigkeit für diese zentrale Stelle auf Ebene der Länder zu schaffen,
- Identifikation der entsprechenden Institution (bzw. Festlegung der genauen Aufgabenverteilung zwischen Land und der jeweiligen nominierten Institution)
- Aufbau bzw. Nominierung der entsprechenden Stelle
- offizielle Bekanntmachung dieser Stelle in Richtung der relevanten Player
- Beginn der operativen Tätigkeit der Institution (inkl. etwaiger Vorbereitungen/Vorlaufzeiten/Aufbau der Strukturen/Prozessen, Übernahme und Bekanntmachung der entsprechenden Kompetenzen, genaue Definition der Aufgaben/Angebotes,...).

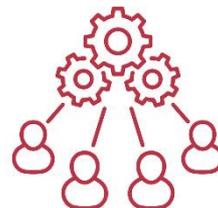
Spielregeln „Integrierte Mobilitätsdienste ermöglichen & erleichtern“



Maßnahmen



Kooperationsverständnis



2024

2025

Erarbeitung von Spielregeln und Kooperationsmodell, Positionierung in Hinblick auf MDMS, technische Spezifikationen,....

Interne Reflektions- und Finalisierungsphase

1. Umsetzungsphase

- Veröffentlichung und Verbreitung,
- Externe Reflektion & Implementierungsfeedback;
- Start Maßnahmenkonkretisierung & -umsetzung

Regelmäßige Sitzungen der AG 4

Monatliche Arbeitsmeetings der **SAGs**

Überleitung BMIMI Arbeitsgruppe

Quartalsweise Austauschmeetings der BMIMI Arbeitsgruppe

Fokus auf M13 & M14 im Rahmen der AG „Integrierte Mobilitätsdienste“

Vorstellung Ergebnisse

**03/2024
KICK-OFF AG4**

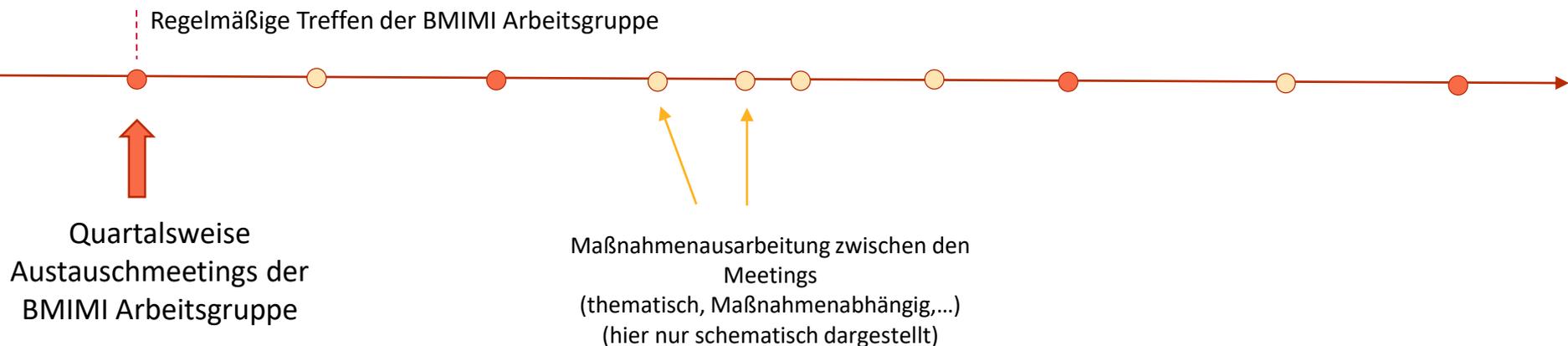
**05/2025
Treffen AG4
Gesamtgruppe**

(+Maßnahmenausarbeitung zwischen den Meetings)

2026

2. Umsetzungsphase

- Kontinuierliche Weiterentwicklung Spielregeln & Kooperationsverständnis
- Schrittweise Umsetzung/Begleitung Umsetzung Maßnahmenkatalog
- Etablierter Austausch



Ausblick – Phasen

1. Umsetzungsphase (Q2-Q4/2025): Veröffentlichung und Verbreitung, Externe Reflektion & Implementierungsfeedback, Start Konkretisierung und Umsetzung Maßnahmenkatalog

- Vorstellung **ITS SCOM & ITS-Verwaltungs-Komitee**
- **Reflektion mit Vertretern unterschiedlicher Modi**, die bisher eher unterrepräsentiert waren (außerhalb der AG4)
- **Veröffentlichung** von Kooperationsverständnis & Spielregeln
- „**Verbreitung**“ über **Multiplikatoren**
- Start **unternehmensinterne Verwendung** (Q2-Q3/2025) -> tlw. bereits begonnen
- Als **Input für europäische Diskussion** nutzen (ab Q1/2025; regelmäßig)
- **Detailausarbeitung & Konkretisierung** der **Maßnahmen** lt. Maßnahmenkatalog (inkl. zeitliche Einordnung und Priorisierung)
- **Start der ersten Maßnahmen** lt. Maßnahmenkatalog

Ausblick – Phasen

2. Umsetzungsphase (ab 2026): Kontinuierliche Weiterentwicklung Spielregeln & Kooperationsverständnis, Schrittweise Umsetzung/Begleitung Umsetzung Maßnahmenkatalog; etablierter Austausch

- **Kontinuierliche Weiterarbeit/-entwicklung**, Erweiterung oder Konkretisierung der **Outcomes** basierend auf den Implementierungsfeedbacks (externe Stakeholder, F&E DL SELMA,...)
- Schrittweise **Umsetzung bzw. Begleitung der Umsetzung von Maßnahmen** bzw. Weiterentwicklung/Updates Maßnahmenkatalog
- **Regelmäßiger Austausch**: Feedbackloops und Updates Spielregeln; Bericht zu Maßnahmenumsetzungen; Abstimmung der Adaptierungen
 - Austauschtreffen 1x pro Quartal (ab Q2/2025): Aktuelle Diskussionen und Status MDMS und relevante Diskussionen auf europäischer Ebene; Aktuelles mit MDMS Relevanz aus Österreich; Updates aus laufenden Projekten mit MDMS Relevanz (z.B. SELMA); Status Umsetzungen/Anwendungen Spielregeln bzw. Feedback; Updates in den Spielregeln vornehmen und abstimmen; Updates zu Maßnahmenumsetzungen; Updates Maßnahmenkatalog,...