



Bericht zum Forum „Innovation vs. Regulation - wie kommen wir rascher voran?“

Europa ist bekannt für seinen Regulierungsdrang, gleichzeitig will der Kontinent mit anderen Ländern wie der USA und China im Bereich von Patentierungen oder Innovationen mithalten. Ein Spagat, der nicht einfach zu lösen ist, wie das GSV-Forum „Innovation vs. Regulation - wie kommen wir rascher voran?“ am 3. Dezember 2024 in Kooperation mit dem Verkehrsverbund Ost-Region VOR und dessen Kompetenzzentrum ITS Vienna Region in Wien gezeigt hat.

Karin Zipperer, Geschäftsführerin des VOR und Vizepräsidentin der GSV, betont in ihrem Einleitungsstatement, dass Innovationen die treibende Kraft unserer Zeit speziell für die Mobilitätswende sind und diese mit atemberaubender Geschwindigkeit auf den Weg gebracht werden: „Diese Innovationen bieten zahlreiche Chancen, werfen aber auch viele Fragen zur Sicherheit, zur Ethik und bezüglich der Auswirkungen auf unsere Gesellschaft auf. Daher sind Regulierungen notwendig, um sicherzustellen, dass Innovationen im Einklang mit unseren gesellschaftlichen Werten und rechtlichen Rahmenbedingungen umgesetzt werden. Die Entwicklung der geltenden Richtlinien, Standards und Gesetze muss allerdings mit der Geschwindigkeit neuer Lösungen und Innovationen mithalten können. Sind wir mutig genug, um uns für neue Ideen zu öffnen, Innovation und Regulation in Einklang zu bringen?“

EcoAustria: Regulatorik nicht immer bestes Mittel der Wahl

Aus Sicht der Direktorin von EcoAustria, Prof. Dr. Monika Köppl-Turyna, benötigen wir deutlich weniger Regulierung: „Österreichische Gewerbe- und Handwerksunternehmen investieren jährlich rund 70 Millionen Arbeitsstunden in bürokratische Tätigkeiten und binden damit 6,6 % der gesamten Personalkapazität. Die jährliche finanzielle Belastung durch Bürokratie beläuft sich auf etwa 4,3 Milliarden Euro. 32% der Bürokratiekosten von insgesamt 102 Milliarden EU-weit resultieren laut einer EcoAustria-Studie aus der Umsetzung in den jeweiligen Mitgliedsstaaten: 28 % aufgrund ineffizienter Umsetzung, 4% aufgrund von Gold-Plating. Ich schließe mich Montesquieu an: ‚Wenn es nicht notwendig ist, ein Gesetz zu machen, dann ist es notwendig, kein Gesetz zu machen.‘ Auch wenn Österreich hinsichtlich der Patentierung im Bereich grüner Technologien und im Mobilitätsbereich noch vorne dabei ist, ist die Zahl der Patente mit 238 pro Million Einwohner im Vergleich zu 1980 um 23% zurückgegangen. Es besteht Handlungsbedarf.“ Ein umfassender Bürokratieabbau in Deutschland würde z.B. laut einer Studie des deutschen ifo Instituts mittelfristig 8% des deutschen BIP bringen. Köppl-Turyna: „In Österreich wäre es vermutlich ein ähnlicher Wert. Viele Länder wie Italien oder Schweden haben so etwas bereits erfolgreich durchgeführt.“

Die Frage sei, ob die Regulatorik immer das beste Mittel der Wahl ist, um gewisse Ziele zu erreichen? Marktansätze wie z.B. ETS oder Besteuerungen wie die CO₂-Steuer wären laut Köppl-Turyna die effizienteren und zielführenderen Alternativen als die reine Regulierung: „Die letzten 20 Jahre des ETS, also des Zertifikatehandels der Industrie auf europäischer Ebene hat massiv dazu beigetragen, CO₂-Emissionen zu reduzieren, ohne größere Schäden für Industriebetriebe verursacht zu haben. Man kann durch Marktmechanismen genau das erreichen, was wir politisch erreichen wollen, zu signifikant geringeren Kosten. Da brauche ich keine Taxonomie Verordnungen mehr.“ Ein spannender Ansatz laut Köppl-Turyna wäre auch,

Gesetze auf Zeit zu beschließen und nach einer gewissen Zeit zu evaluieren, ob die gewünschten Ziele erreicht wurden, die sogenannte Sunset Regulierung.

AustriaTech: Innovationen brauchen klare Spielregeln – Regulierung muss Schritt halten und Perspektiven aufzeigen

Aus Sicht der öffentlichen Hand brauche es laut **Martin Russ, Geschäftsführer der AustriaTech**, künftig klarere Spielregeln (*Markt, Haftung, Sicherheit etc.*) für neue (Mobilitäts-)Lösungen. Gesetze sollten das letzte Mittel zum Ziel sein. Es braucht auch nicht-regulatorische Maßnahmen, Standards sowie das gemeinsame Erarbeiten von Guidelines: „Regulierung ist nichts Bösertiges, sondern legt auch Risikobereitschaft, Verantwortung und Haftungen fest. Erfolgreiche Innovationen mit Wirkung erfordern eine Kombinationstherapie. Für neue Services – z.B. im Bereich automatisierter Mobilitätslösungen - empfehle ich modulhafte Regeln, die sich nach und nach entwickeln. Man muss diese aber auch mit entsprechenden Investitionsperspektiven oder einer gesteigerten Public Awareness kombinieren.“

Herausforderungen sieht Russ speziell beim großflächigen Erproben neuer Lösungen im echten Verkehrsalltag, was jedoch sehr wichtig wäre. Da tue sich die öffentliche Hand schwer geeignete Rahmenbedingungen zu kreieren, die gleichzeitig Sicherheit gewährleisten und kreative Lösungsansätze ermöglichen. Es bestehen in Österreich zwar Mobilitätslabore und erste Experimentierräume, jedoch seien die damit einhergehenden Möglichkeiten nicht ausreichend klar kommuniziert und lassen so vielfältige Interpretationen zu. Großbritannien geht hinsichtlich neuer rechtlicher Rahmenbedingungen einen Schritt voran, mit einer klaren Strategie zur Regulierung von neuen Mobilitätsangeboten – um sicher zu stellen, dass Regulierung auch bereit für neue Services ist.

Hinsichtlich der Rahmenbedingungen für automatisierte Mobilität sieht Russ dzt. die Sicherheit zu sehr allein im Fokus: „Wir wollen, dass automatisierte Mobilität am Ende der Gesellschaft insgesamt etwas bringt auch hinsichtlich vertrauenswürdiger Services und Akteure. Wenn also Automatisierte Angebote die Mobilität ja verändern, dann verändern sich damit auch die Wirkungen und Umfeldbedingen für Akteur:innen. Geeignete Rahmenbedingungen sorgen also nicht nur für Verkehrssicherheit der Fahrzeuge, sondern auch für geeignete Arbeitsbedingungen, effektive Betriebsführung oder Interaktion mit Sicherheitskräften.“

Bosch: Es braucht Standardisierung und Zusammenarbeit

Laut **Hans-Jürgen Eidler von Robert BOSCH AG** sei Europa hinsichtlich der Ermöglichung des automatisierten Fahrens dank der Regulierung nicht so schlecht aufgestellt: „Deutschland ist in vielen use cases weltweit vorne. Als weltweit tätiges Unternehmen stehen wir jedoch vor der Situation, mit unterschiedlichsten Rechtsräumen umgehen zu müssen. Die Komplexität der Themen in der Technologie, aber auch der Regulatorik ist unglaublich hoch.“

Weiters stellt Eidler fest, dass Fahrzeughersteller sich tendenziell immer mehr abschotten, geschlossene Ökosysteme schaffen und zugehörige Geschäftsmodelle kontrollieren wollen: „Für uns und den Wettbewerb ist das definitiv ein Nachteil und es besteht das Risiko, dass für die Konsumenten schlechtere Lösungen im Sinne von weniger Innovation und höheren Kosten entstehen.“

Auch Eidler moniert, dass Regulatorik nicht alles lösen könne: „Etwa konkret zu beschreiben, welche Interfaces es gibt, auf welche Daten man zugreifen kann, in welcher Qualität diese bereitgestellt werden müssen - das wird man mit reiner Regulatorik, heißt klassischer Gesetzgebung, schlecht adressieren können. Da sind Standardisierung und eine industrieweite Zusammenarbeit zwischen den Zulieferern, den OEMs, der Politik und Infrastrukturprovidern gefragt. Sonst werden uns andere Player aus dem Markt drängen.“

ITS Vienna Region: ITS zeigt die Vorteile von Regulierung und Standardisierung

Jacqueline Erhart, Leiterin der ITS Vienna Region, unterstützt den Aufruf zur verstärkten Zusammenarbeit: „Wenn wir in der öffentlichen Beschaffung echten Wettbewerb fördern wollen, müssen wir alle an einem Strang ziehen. Das bedeutet, dass Qualität und Kooperation im Vordergrund stehen müssen, sodass der öffentliche Sektor, Forschung und Industrie gemeinsam und möglichst schnell Lösungen entwickeln können. Wir in der Ostregion bekennen uns klar dazu.“

Als europäisches Best-Practice-Beispiel verweist Erhart auf das C-ITS-Projekt, bei dem Fahrzeuge, Infrastrukturen und der ÖPNV europaweit auf einer gemeinsamen Basis kommunizieren: „In diesem Zusammenhang wird die Stärke von Regulierung und Standardisierung deutlich, selbst in einem internationalen Entwicklungsumfeld, das sich dynamisch weiterentwickelt.“

Austro Control: Neue Lösungen unter Einbeziehung des Regulativs entwickeln

Ein weiteres Best-Practice Beispiel zum Thema Innovation vs. Regulation liefert **Gernot Waldsam, Geschäftsführer von Austro Control Digital Services**: „Wir sind als Austro Control im Flugverkehr streng reguliert und konnten dennoch unser System „SIMONA“, eine robuste KI basierte Lösung zur optimalen Sichtweiteneinschätzung über Webcams, in Rekordzeit zum Einsatz bringen. Uns wurde von Anbeginn gesagt, dass wir uns mit der operativen Umsetzung in der Flugsicherungswelt vor 2027/ 2028 nicht melden brauchen. Das wollten wir so nicht akzeptieren und haben daher von Anbeginn an das Regulativ in das Design der Software miteingebracht. Mit Erfolg, das System ist seit Jänner 2024 als erstes System in Europa im Flugsicherungseinsatz operativ.“ Schlüsselpunkte waren Transparenz auf allen Ebenen (Der Nutzer kann dank Sichtbildern alles nachvollziehen, Transparenz beim Code), ein Neu-Denken des Verhältnisses Kunde und Lieferant, hohe Zuverlässigkeit durch diverse Tests sowie Mitarbeiter, die das Regulativ im wahrsten Sinne des Wortes entschlüsseln können. Waldsam: „Wir glauben, die Innovation treibt das Regulativ und nicht umgekehrt. Das erfordert jedoch hochkompetente Mitarbeiter in den Ministerien bzw. weiteren zuständigen Stellen.“

Magna Steyr: Automobilindustrie neu denken

Im Rahmen der von GSV-Generalsekretär Mario Rohrer moderierten Podiumsdiskussion wurden weitere Aspekte von anderen Stakeholdern eingebracht:

Hanno Buchner, Director Corporate Development and Strategy, Magna Steyr, plädiert dafür, die Automobilindustrie neu zu denken, auch abseits der klassischen Produkte und Geschäftsmodelle: „Ich glaube, es ist viel Potenzial zu heben, wenn man in größeren

Dimensionen denkt - das erfordert aber mutige Schritte in der gesamten Industrie. Hinsichtlich der Umsetzung und Durchführung von Feldtests automatisierter Fahrfunktionen sind wir in Europa global betrachtet sicherlich nicht die Schnellsten. Selbiges gilt auch wenn es darum geht, neue mit der Technologie einhergehende Geschäftsmodelle zuzulassen. Ich denke, hier muss sich die regulative Seite bewegen. Natürlich benötigen wir letztendlich auch immer die Akzeptanz der Gesellschaft.“

Yunex Traffic Austria: Es benötigt mehr Mittel für Innovation

Markus Racz, Geschäftsführer Yunex Traffic Austria und Präsident der GSV, betont, dass die Industrie laufend innovative Lösungen zur effizienteren Nutzung bestehender Verkehrsflächen bereit stelle: „Wir haben etwa gemeinsam mit Transport for London eine adaptive Verkehrssteuerungssoftware mit dem Namen „Fusion“ entwickelt, wo der Kunde mit uns mitentwickelt und dieser auch Lizenzen erhält, wenn wir das Produkt weiterverkaufen. Diese Software erlaubt es dem Kunden, über Regelparameter einzustellen, welche Verkehrsteilnehmer er z.B. an Ampeln priorisieren möchte. Als Haupthemmnis für die weitere Umsetzung sehe ich allerdings budgetäre Probleme. Unsere öffentlichen Kunden erhalten derzeit maximal eine Inflationsanpassung, für neue innovative Verkehrsmanagementlösungen sind kaum Mittel vorhanden. Lediglich bei akutem Handlungsbedarf wie den angedrohten Dieselfahrverboten in Deutschland kommt Bewegung in die Finanzierung.“

Siemens Mobility Austria: Produktentwicklung gemeinsam mit Kunden führt zum Erfolg

Claudia Skerbinz, Chief Digital Officer, Siemens Mobility Austria, berichtet über eine Vielzahl an Digitalisierungslösungen für die Infrastruktur wie z.B. das digitale Stellwerk, ETCS Level 2, digitale Zugplanungssysteme usw. Wichtig sei in diesem Zusammenhang, in welcher Form die digitalen Daten dem Kunden (z.B. *Infrastrukturbetreibern oder Eisenbahnverkehrsunternehmen*) bereitgestellt werden, damit dieser sie dann auch problemlos verwenden kann. Innovationen wie die Smarte Lokomotive, die der Lokführer bereits aus der Ferne startet und der Stromabnehmer sich schon vorab hebt, müssen natürlich auch unter den Aspekten der Betriebs-Regulatorik betrachtet werden. Wie passen diese neuen Anwendungen in die Betriebsabläufe und wie wird die Sicherheit im Eisenbahnumfeld weiterhin gewährleistet? Skerbinz: „Wir sprechen daher bereits während der Produktentwicklung mit unseren Kunden, um derartige Produkte dann auch wirklich ins Feld zu bekommen.“

ORF: Im digitalen Geschäft Regulatorik global denken

Astrid Zöchling, CIO, ORF, berichtet, dass der ORF als kritischer Infrastrukturbetreiber mit viel Regulatorik konfrontiert ist, jedoch gleichzeitig auf das geänderte Nutzungsverhalten seiner Zuseher z.B. in Form neuer Kanäle reagieren muss. „Es gibt viele Studien, laut denen in Kürze 90% des Contents, der konsumiert wird, KI generiert sein wird. Deswegen ist Innovation der einzige Weg, um relevant bleiben zu können. Im weiteren Sinn geht es um Standardisierung und Automatisierung, um effizienter werden zu können.“

KI komme im ORF beispielsweise im Bereich der Untertitelung, bei der Eliminierung von Hintergrundgeräuschen und bei der Abwicklung von Tantiemen erfolgreich zum Einsatz, womit sich Mitarbeiter mehr auf das Kerngeschäft konzentrieren können. Zöchling: „Auch beim

Verkehrsfunk treibt uns natürlich die Frage, wie können wir das noch besser, schneller und mit mehr Mehrwert zu den Leuten bringen? Schaffen wir es vielleicht, in Kürze schon KI basiert auch zu sagen, was denn jetzt deine beste alternative Route wäre?“

Die USA lasse sich von Regulatorik jedenfalls nicht so schnell aufhalten. Zöchling stimmt das nachdenklich: „Als Europa müssen wir schon aufpassen, wettbewerbsfähig zu bleiben. Wenn wir Regulatorik schaffen, dann muss sie einen globalen Aspekt haben, sonst bringt sie im digitalisierten Zeitalter nur wenig Effekte.“

Stadt Wien will Digitalisierung und Automatisierung sinnvoll nutzen

Sarah Bittner-Krautsack, Referatsleiterin Mobilitätsstrategien, Stadt Wien, betont, dass für Wien die digitale Transformation dann relevant sei, wenn sie dazu beiträgt, die Lebensqualität in der Stadt hoch zu halten und städtische Zielsetzungen zu erreichen. Als Beispiele nennt Bittner-Krautsack die Kordonenerhebung, die heute mit weniger Ressourcenaufwand im Vergleich zu früher durchgeführt werden kann oder ein digitales Dashboard für E-Scooter zwecks effizienter Überwachung. Des Weiteren wurde im Sommer 2024 auch eine Grundposition der Stadt zur automatisierten Mobilität veröffentlicht. Bittner-Krautsack: „Wir sehen automatisierte Mobilität dort, wo es darum geht, den ÖV zu ergänzen. Wir wollen, dass sich die Fahrzeuge eigensicher im öffentlichen Raum bewegen, denn dieser wird immer unperfekt sein.“ Auch seitens der öffentlichen Hand funktionieren die Regulierung nicht immer wie gewünscht, z.B. wurde die von der Stadt Wien forcierte Kameraüberwachung der Innenstadt trotz des gemeinsam von der Universität Wien, dem BMK und dem Städtebund beauftragten Datenschutzgutachten nicht in die STVO-Novelle aufgenommen, obwohl ausschließlich eine Methode ähnlich der Section Control auf Autobahnen genutzt worden wäre. Bittner-Krautsack: „Alle Datenschutzexpert*innen sind sich auch nicht immer einig, was erlaubt ist und ich denke, dass großer Handlungsbedarf besteht, Nutzen und Mehrwert auch unter Einhalten der DSGVO richtig abzuschätzen.“

Was sind die Wünsche der Vortragenden zum Jahresausklang?

- Mutige und entscheidungsfreudige Mitarbeiter auch in Führungspositionen
- Mehr Risikokapital für Innovationen, die wir als sinnvoll erachten
- Das Regulativ muss mit den Innovationen und Technologien mitwachsen
- Trotz zu erwartender Budgetkürzungen neue Ansätze wagen
- Experten sollen sowohl auf öffentlicher Seite als auch in der Privatwirtschaft auf Augenhöhe kommunizieren können
- Datenschutzkonforme Lösungen sind möglich, Umsetzung ist voranzutreiben
- Anreize statt Regulierung, um den Markt in die gewünschte Richtung zu lenken
- Potentiale der Digitalisierung stärker nutzen
- Department of government efficiency wie in den USA einrichten, um Bürokratie abzubauen. Viele Länder wie Italien oder Schweden haben das erfolgreich durchgeführt.
- Gesetze auf Zeit beschließen und dann evaluieren (Sunset Regulierung)

16.1.2025, Bernhard Weiner, GSV