



Bericht zum GSV-Forum „Die lebenswerte Stadt in der Region“

Nachhaltiges Mobilitätsmanagement ist bei weitem nicht nur eine Domäne der Großstadt, sondern stellt auch eine bedeutende Herausforderung in der Region dar, zeigte das GSV-Forum „Die lebenswerte Stadt in der Region“ im wunderschönen Ambiente der SWARCO TRAFFIC WORLD am 24. Mai 2018 in Wattens, Tirol. Um Touristen und Einheimische von einem nachhaltigen Verkehrsangebot zu überzeugen, benötigt es Angebote, die die gesamte Wegekette, also den Weg von Tür zu Tür abdecken. Daher machen sich bereits viele Gemeinden wie z.B. Wattens und diverse Tourismusvereinigungen intensive Gedanken, wie man die letzte Meile vom Bahnhof bzw. nächsten Verkehrsknotenpunkt bis zum Ziel mit innovativen Bedarfsverkehren überwinden kann. Und den Gemeinden ist inzwischen auch bewusst, dass es überregionaler Lösungen bedarf. Verkehr endet schließlich nicht an der Stadt- oder Gemeindegrenze.

Wir alle profitieren von lebenswerten Städten

SWARCO-Vorstandsmitglied Michael Schuch heißt die Teilnehmer in der SWARCO TRAFFIC WORLD herzlich willkommen: „Wir alle wollen in Städten und Regionen mit hoher Lebensqualität wohnen, wo wir sicher, schnell und effizient von A nach B kommen. Ich freue mich daher auf diesen Austausch, wie wir noch lebenswertere Städte und Regionen schaffen und deren Lebensqualität erhalten können.“

Dem schließt sich Landesrat Johannes Tratter, der in Vertretung von Tirols Landeshauptmann Platter gekommen war, an: „Verkehr ist ein Thema, welches der Bevölkerung massiv unter den Nägeln brennt. Themen wie Transit, öffentlicher Verkehr und visionäre Verkehrslösungen sind daher ganz entscheidend.“

Nachhaltige Verkehrslösungen auch für kleinere Gemeinden

Auch kleinere Gemeinden haben Visionen, wie Wattens Bürgermeister Thomas Oberbeirsteiner erläutert: im Falle von Wattens lautet diese „Vision Wattens – nachhaltige Konzepte für ein Weltdorf“. Der Begriff Weltdorf treffe gut den derzeitigen Zustand seiner Gemeinde mit 8.000 Einwohnern und 6.000 Arbeitsplätzen. Seit 1000 Tagen im Amt bemüht sich der Bürgermeister, sein Weltdorf lebenswerter zu machen und setzt dabei auf Partizipation: „Die Vision Wattens wird nur dann erfolgreich sein, wenn es uns gelingt, einen möglichst breiten Konsens herzustellen und die Bevölkerung mit dem Virus ‚Vision Wattens‘ zu infizieren.“ Daher habe man von Anfang an alle Stakeholder entsprechend eingebunden und setze das auch in bewährter Weise fort.

In der Vision Wattens spielt der Verkehr neben Themen wie Bildung, Sport und Wohnen eine gewichtige Rolle, jedoch keine übergeordnete, betont Oberbeirsteiner. Generell ist Wattens – wie viele andere Gemeinden – mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs konfrontiert, welches die Gemeinde alleine nicht in den Griff bekommen wird. Deshalb brauche es überregionale Lösungen. Dennoch hat Wattens selbst einiges vor:

- Im Ortskern soll der Fokus künftig mehr auf den Rad- und Fußverkehr als auf den Pkw-Verkehr gelegt werden. Überlegt wird daher die Einrichtung einer Begegnungszone, in der auch die Bundesstraße B 171 – mit anderem Oberflächenbelag – einbezogen werden soll. Davon sei nicht jeder begeistert, manche befürchten Umsatzeinbußen durch weniger Parkplätze.

- Die Anbindung des Bahnhof Fritzens soll verbessert werden. Dementsprechend werden hier entsprechende last mile-Konzepte erarbeitet.
- Sharing-Konzepte für den motorisierten Individualverkehr und den Fahrradverkehr: Dazu sei man im intensiven Austausch mit anderen Gemeinden, man wolle nicht das Rad neu erfinden.
- Elektromobilität weiter forcieren: Wattens war die die erste Gemeinde in Österreich, die ein elektrisch betriebenes Polizeiauto angeschafft hat. Oberbeirsteiner: „Wir haben als Gemeinde nichts anderes getan als ein E-Auto gekauft, was enorm positive Wellen geschlagen hat. Mittlerweile haben wir 10 elektrisch angetriebene Autos in unserer Gemeinde. Gemeinsam mit Swarco und einem lokalen Energieunternehmen haben wir auch ein entsprechendes Tankstellennetz errichtet.“
- Umdenken bei Zersiedelung – Nachverdichtung nach innen: Höhere Häuser sollen errichtet werden, schließlich ist im Ortskern vieles fußläufig erreichbar. Oberbeirsteiner: „In die grüne Wiese zu bauen ist gesellschaftspolitisch stark zu hinterfragen. Nichts ist so wichtig, wie die gesellschaftliche Durchmischung.“

Tirol: Touristen von umweltfreundlicher Mobilität überzeugen

Umweltfreundlichere Mobilität ist jedoch in ganz Tirol – Österreichs nächtigungsstärkstes Bundesland – eine Herausforderung und gleichzeitig ein großer Hebel, erläutert Florian Phleps, Tirol Werbung. Im Tourismusjahr 2016/2017 wurden 11,7 Mio. Gäste bzw. 47,7 Mio. Übernachtungen in Tirol gezählt, bei lediglich 750.000 Einwohnern. Kein anderes Tourismusland erreicht 64 Gästeübernachtungen pro Einwohner pro Jahr. Der Tourismus ist auch ein wichtiger Wirtschaftsfaktor im Land: 17,5% der Tiroler Bruttowertschöpfung ist auf den Tourismus zurückzuführen. Gerade in den ländlichen Regionen stellt der Tourismus die wesentliche Wirtschaftsform dar und schafft lokale Arbeitsplätze.

Dennoch besteht hinsichtlich der An- und Abreise der Gäste dringender Handlungsbedarf: Laut der Gästebefragung T-Mona 2014 reisen 88% der Gäste mit dem Pkw und nur 6% mit der Bahn bzw. mit dem Flugzeug nach Tirol an. Ein sehr ausbaufähiger Wert oder wie es Phleps formuliert: „Wir wollen die Anreise mit der Bahn in unser Land deutlich steigern.“

Daher wurde schon 2012 die Initiative „Tirol auf der Schiene“ gestartet mit dem Ziel, den Anteil der Bahnanreisenden bis 2020 auf zumindest 10% zu steigern. Laut Phleps zeigen die aktuellen Zahlen, dass dies auch gelingen wird. Wesentlich zur Steigerung der Bahnreise nach Tirol sind weitere Direktverbindungen nach Tirol, attraktive Lösungen für die „letzte Meile“, ausreichendes Mobilitätsangebot vor Ort in der Urlaubsdestination und mehr Vertrauen in diese Mobilitätslösungen durch eine intensivierte Information. Nur mit einer durchgehenden Mobilitätskette können Gäste von der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel überzeugt werden. Bereits heute ist in vielen Tiroler Regionen der öffentliche regionale Verkehr kostenlos in der Gästekarte integriert.

Jedenfalls müsse man gemeinsam ansetzen, um Touristen stärker von öffentlicher Mobilität überzeugen zu können. In diesem Zusammenhang freut es Phleps, dass das Thema Tourismusmobilität auch im Tiroler Regierungsprogramm verankert ist.

Weiters könnten auch Einheimische einen Beitrag leisten, betont Phleps: „Wir verlangen teilweise etwas von den Gästen, was wir selbst nicht leben. Wenn wir selbst auch öfter umweltfreundlich unterwegs sind, tun wir uns auch mit der Argumentation bei unseren Gästen leichter.“

Was macht ein Reisender bei einer Zugfahrt mit all dem Gepäck?

Dazu Phleps: „Aus Umfragen wissen wir, dass das Gepäck nicht wirklich eine Hürde darstellt, die Bahn zu benutzen.“ Die Deutsche Bahn habe beispielsweise ein sehr attraktives – jedoch kaum genutztes – Gepäcktransportangebot. Auch die ÖBB schreiben gerade eine Gepäck-Logistik-Lösung für ganz Österreich aus. Phleps ist gespannt, wie gut dieses Angebot angenommen werden wird. Das pro-Auto-Argument, gerade im Winterurlaub viel Gepäck dabei zu haben, kann Phleps entkräften: Dadurch, dass die Ski- und Snowboardausrüstung immer öfter ausgeborgt wird, sei das kein Thema mehr.

Stranden Touristen nicht nach wie vor oft am Bahnhof vor der letzten Meile zum Ziel?

Dieses Problem sieht Phleps nicht mehr: Einerseits sei es in der Top-Hotellerie selbstverständlich, den Gast dort abzuholen, wo er ankommt. Andererseits gibt es bereits einen online buchbaren Bahnhofshuttle von allen Fernverkehrshaltestellen in Tirol. Dieser Shuttle-Service kann laut Phleps in den nächsten Jahren auch auf Nicht-Fernverkehrshaltestellen erweitert werden.

Und wie bewegt sich der Gast dann vor Ort?

Der „Bewegungsradius“ der Gäste vor Ort dürfe geographisch nicht überschätzt werden. Phleps: „Für den regionalen Destinationsbereich mit seinem Ferienangebot, in dem sich unsere Gäste bewegen, haben wir bereits gute Lösungen.“

Wie behält man bei den vielen alternativen Mobilitätsangeboten den Überblick?

Ganz eindeutig mit der „Verkehrsauskunft Österreich“ (VAO), betont Stefan Mayr, Geschäftsleiter der VAO und der Arbeitsgemeinschaft der österreichischen Verkehrsverbände (ARGE ÖVV.) Mit der VAO sei es möglich, sich umfassend und österreichweit über alternative Mobilitätsangebote wie den öffentlichen Verkehr, Rad- und Fußwege und zunehmend auch über den Bedarfsverkehr in Gemeinden zu informieren. Es wird einfach Start und Ziel eingegeben und die VAO errechnet dann unterschiedliche Wege mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Alle VAO-Partner besitzen die gleiche Datengrundlage und können daher österreichweit dieselben Reiseempfehlungen geben. Die sieben regionalen Verkehrsverbände sammeln die einzelnen Fahrplandaten bzw. Informationen von Bedarfsverkehren und übermitteln diese an die ARGE ÖVV, damit erreiche man laut Mayr mittlerweile eine sehr gute Qualität. Gerade beim öffentlichen Linienverkehr, Fahrradverkehr und Autoverkehr sei man bereits sehr gut unterwegs. Mayr: „Aber das ist nicht das Ende der Fahnenstange. Wir müssen noch stärker an der Vollständigkeit arbeiten und verstärkt Mikro-ÖV Lösungen und Bedarfsverkehre, also Lösungen aus den Gemeinden, integrieren. Diese werden im ländlichen Raum immer wichtiger.“ Mayr ist davon überzeugt, dass Qualität und Vollständigkeit von alternativen Verkehrsangeboten für deren stärkere Durchsetzung ganz entscheidend ist.

CO₂-freier Transport in der Logistik

Zunehmend halten umweltfreundliche Fahrzeuge bzw. Kraftstoffe auch Einzug in die Logistik, Stichworte sind Elektromobilität oder Wasserstoff. Das Tiroler Unternehmen MPREIS geht mit

mehreren Partnern in dem von der Europäischen Union finanzierten Projekt „Demo4Grid“ sogar einen Schritt weiter: Es sollen künftig nicht nur E-Fahrzeuge mit Brennstoffzellen eingesetzt werden, der dazu benötigte Wasserstoff soll auch erneuerbar hergestellt und gespeichert werden, informiert Ewald Perwög, Leiter Energie und Umwelt, MPREIS. In Zeiten, wo durch Laufwasserkraft-, Photovoltaik- und Windkraftwerke überschüssiger Strom erzeugt wird, kann dieser mittels einer Elektrolyse-Anlage in grünen Wasserstoff umgewandelt und zur weiteren Verwendung in Drucktanks zwischengespeichert werden. Derzeit wird dafür in Nachbarschaft der Bäckerei Therese Mölk in Völs Europas größter Single-Stack-Alkali-Druck-Elektrolyseur errichtet. Die Anlage soll 2019 in den Probetrieb gehen. Der auf diese Weise CO₂-frei erzeugte Wasserstoff kann dann für die MPREIS-Lkw-Flotte genutzt werden, sobald die entsprechenden Fahrzeuge verfügbar sind und ausreichende Mengen von Wasserstoff gespeichert werden können. Außerdem soll der grüne Wasserstoff auch für die Wärmeerzeugung in den MPREIS Produktionsbetrieben genutzt und damit das bisher verwendete Erdgas ersetzt werden.

Warum engagiert sich MPREIS so stark für dieses Thema?

Perwög ist überzeugt, dass die Kunden das Engagement schätzen werden. Denn die fossile Mobilität habe einen Preis, nämlich den Klimawandel. Perwög: „Wenn man als Unternehmen in dieser Branche zukunftsfähig sein will, muss man soziale Verantwortung übernehmen und einen Schritt nach vorne gehen, um weniger CO₂ auszustößen.“

Wieso investiert MPREIS nicht in Elektro-Lkw?

Laut Perwög könnten im MPREIS-Fuhrpark gerade einmal zwei Lkw, die im Raum Innsbruck unterwegs sind, elektrifiziert werden. Für die restlichen 48 Lkw mit höheren Reichweitenanforderungen musste man sich etwas anderes einfallen lassen. Daher wurde das Investment in batterie-elektrische Fahrzeuge zurückgestellt. Das heiße aber nicht, dass die Batterieelektromobilität scheitern werde. Perwög: „Das Ausspielen batterie-elektrischer Fahrzeuge gegen Brennstoffzellenfahrzeuge ist der völlig falsche Ansatz. Wir werden beide Varianten benötigen, um den bestehenden (Güter-)verkehr umweltfreundlicher zu machen bzw. um den Diesel abzulösen. Im Fernverkehr ist die Elektromobilität keine Lösung, im Verteilverkehr sieht das anders aus.“

Was braucht es, um die Wasserstofftechnologie voranzubringen?

Aus der Sicht von Perwög müsse die Politik nichts anderes unternehmen als bestehende Regeln fortzuschreiben. Um gegenüber den fossilen Kraftstoffen wettbewerbsfähig zu bleiben, müsse der 2020 auslaufende Paragraph, der eine Befreiung der Netzgebühren für den Wasserstoff vorsieht, erneuert werden.

Weiters müssten die Regelungen im Straßenverkehr hinsichtlich des maximal zulässigen Drucks in den Tanks (*Anmerkung: Derzeit sind maximal 500 bar zugelassen*) an den aktuellen Stand der Technik angepasst werden. Perwög: „Der aktuelle Stand der Technik ist, dass wir 1.000 bar sicher transportieren können.“

Urbane Seilbahnen: In Österreich alles andere als einfach zu realisieren

Eine weitere umweltfreundliche Alternative für den Personenverkehr sind urbane Seilbahnen,

berichtet Thomas Schubert, Leitner GmbH. In Wintersportregionen sind Seilbahnen nicht mehr wegzudenken, im urbanen Umfeld stehe man ihnen hierzulande noch skeptisch gegenüber. Dabei sei gerade der urbane Bereich aus Sicht der Seilbahnhersteller ein interessanter Markt, da dieser stärkeres Ausbaupotential habe als der bereits stark entwickelte Wintersportsektor. Schubert steht allerdings ähnlich wie einige Vorredner vor der Herausforderung, Vertrauen in diese Lösung aufzubauen. Doch es besteht Hoffnung: So scheint beispielsweise in Linz und auch in Graz ein Umdenken stattzufinden und die Seilbahnhersteller sind eingeladen, Machbarkeitsstudien und Konzepte zu präsentieren.

Urbane Seilbahnen können in verschiedensten Situationen Sinn machen und eine nachhaltige Mobilitäts-Variante darstellen wie beispielsweise die Integration mit anderen ÖPNV-Anbietern, die Anbindung von P&R Anlagen, Shopping Malls, Ausstellungen, aber auch als Zubringer zu großen Unternehmen, sowie zur kostengünstigen Erschließung von Naherholungsgebieten. Aber sie sind auch nicht in jedem Fall geeignet, schränkt Schubert ein: „Urbane Seilbahnen sind kein reines Transportmittel im urbanen Bereich, es bedarf eines Mehrwerts: In Graz könnte das sein, Touristen in die Stadt zu bringen oder in Linz eine Kombination mit der Klangwolke.“

Die möglichen Kapazitäten sind beeindruckend. Schubert: „Mittlerweile haben wir eine Förderkapazität von 7.000 Personen pro Stunde und Fahrtrichtung erreicht, das ist mit Gelenkbussen oder Straßenbahnen vergleichbar.“ Und auch die Sicherheit wird groß geschrieben: „Wir sind so sicher wie Flugzeuge.“

Andere Länder haben die Vorteile bereits erkannt und gehen neue Wege, wie Schubert ausführt: Im fernen und mittleren Osten und Südamerika stehen die Menschen bis zu zwei Stunden pro Tag im Stau entlang von Distanzen, für die man mit einer Seilbahn gerade einmal 20 Minuten benötigen würde. Es werde daher gerne und rasch investiert, damit man derartige Stau-Probleme in überschaubarer Zeit in den Griff bekommt. Bei uns sei der Schritt zur Realisierung noch deutlich zeitaufwändiger und mühsamer.

Fazit: Umweltfreundliche Lösungen müssen eine echte Alternative sein

Alles in allem gilt es, den Menschen sowohl in der Stadt als auch in der Region nachhaltige Alternativen zum motorisierten Individualverkehr schmackhaft zu machen und darauf zu achten, dass die Qualität dabei nicht auf der Strecke bleibt. Wenn solche Lösungen eine echte Alternative in der alltäglichen oder auch touristischen Mobilität darstellen, werden die potentiellen Kunden diese bei entsprechender Bewerbung auch nutzen. Dafür müssen wir aber noch stärker über Landes- und Gemeindegrenzen hinwegdenken und neuen Mobilitätslösungen eine Chance geben. Innovative Unternehmen wie MPREIS mit dem Wasserstoff-Lkw oder Leitner mit urbanen Seilbahn-Projekten, aber auch die erfolgreiche Initiative „Verkehrsauskunft Österreich“ (VAO) und vielversprechende Gemeinde-Initiativen geben Hoffnung, dass wir unseren Mobilitätsanspruch in absehbarer Zeit nachhaltiger als jetzt erfüllen werden können.

18.7.2018, WEINER/MR