



Bericht zum GSV-Forum „Kommunale Mobilität neu gedacht“

Städte und Gemeinden stehen bei der Erreichung der Klimaschutzziele und insbesondere bei der erforderlichen Neuorganisation von Mobilität im Fokus. Nicht zuletzt, weil große Verhaltensänderungen in Richtung nachhaltige Mobilität nicht von selbst erfolgen. Doch es kommt Bewegung in das Thema: Innovative Unternehmen und Gemeinden zeigen, wie die Zukunft der Mobilität aussieht. Einen kompakten Überblick dazu bot das GSV-Forum „Kommunale Mobilität neu gedacht“, welches Ende Oktober 2021 in Kooperation mit der IÖB-Serviceestelle (*IÖB = Innovationsfördernde öffentliche Beschaffung, eine Initiative des BMDW und des BMK in Kooperation mit der BBG*) veranstaltet wurde. Wichtigste Erkenntnis: Attraktive und leicht zugängliche Angebote ändern Verhaltensmuster.

IÖB-Initiative unterstützt öffentliche Hand bei Umsetzung innovativer Maßnahmen

Auch **Henriette Spyra**, neue Leiterin der Sektion Innovation und Technologie im BMK, betont im Rahmen ihrer Begrüßungsworte, wie wichtig es ist, kommunale Mobilität neu zu denken, um zu klimafreundlicher, nachhaltiger und leistbarer Mobilität zu gelangen. Die gemeinsam von BMK und BMDW getragene Initiative zur innovationsfördernden öffentlichen Beschaffung (IÖB) und deren Werkzeuge sind dazu unerlässlich – schließlich ist die Marktmacht der öffentlichen Hand mit einem Beschaffungsvolumen von jährlich über 45 Milliarden Euro nicht zu unterschätzen. Förderungen wie beispielsweise die IÖB-Toolbox und die F&E-Innovationspartnerschaften unterstützen gleichzeitig die öffentliche Hand bei der Umsetzung innovativer Maßnahmen. Insgesamt müsse es uns aus der Sicht von Spyra noch besser gelingen, strategisch zu beschaffen – Impulse dazu soll auch der IÖB Strategierahmen 2030 aussenden, der gerade erarbeitet wird.

Best-Practice Beispiel Smart Street

Alexander Meissner, Präsident der Initiative „Smart & Safe & Green Mobility“, stellt die smarte Straße des Unternehmens Fonatsch in Melk vor: „Wir sehen die smarte Straße als unerlässlichen Teil der Smart City. Eine Kommune kann unabhängig von ihrer Größe und Urbanität eine Smart City werden.“

Wesentliche Bestandteile der Smart Street sind: Bedarfsgerechte Beleuchtung, Sicherheitsfeatures (Videoüberwachung, Notbeleuchtung, Radarmessungen, energieautarker Betrieb), „Laternenladen“ für E-Fahrzeuge und E-Scooter, Kommunikationseinrichtungen wie WLAN, Verkehrssteuerung- und -zählung, Antennenpunkte für 5G, Hochdruckvernebelungen und viele mehr (weitere Details im Vortrag auf www.gsv.co.at).

Die Smart Street wurde nach einer Pilotanlage in Melk an weiteren Standorten wie Pöchlarn, Ollersdorf und Stegersbach installiert.

Warum Melk sich für eine smarte Straße entschieden hat, schildert Bürgermeister **Patrick Strobl**: „Wir wollen uns unseren Bewohnern und Besuchern als innovative und digitalisierte moderne Gemeinde präsentieren. Außerdem bin ich überzeugt davon, dass die Verkehrsinfrastruktur in fünf bis zehn Jahren anders als heute zur Verfügung gestellt werden muss.“

Konkret hat Melk bereits einen Pilotstraßenabschnitt in der sogenannten Rollfährstraße realisiert, die zwischen dem Schifffahrtshafen und dem Stadtzentrum liegt. Dort werden Laternen bereits bedarfsgerecht gesteuert, Ladestationen für diverse Anwendungen zur Verfügung gestellt, WLAN angeboten und Infopaneln eingesetzt. Im nächsten Schritt soll der Abschnitt zwischen Rathausplatz

und dem Schulzentrum bzw. dem Einkaufszentrum Löwenpark smart werden. Im Fokus steht dort die bedarfsgerechte Beleuchtung, die Verringerung der Fahrgeschwindigkeit, die Erhöhung der Sicherheit bei Straßenüberquerungen für Fußgänger u.a. durch eine Signalanlage, die Videoüberwachung und Ladestationen für E-Bikes und elektronische Geräte.

Zum Thema Erfolgsfaktor Smart Street wurde auch ein Buch veröffentlicht, welches jede Kommune in Österreich kostenlos erhalten wird, wie Meissner berichtet. Bestellungen sind auf der Homepage <https://www.ssgm.eu/index.php/de/buch> möglich.

Welchen Weg gehen andere Gemeinden?

„In Kaltenleutgeben startet mit 1. Dezember 2021 eine Mikro-ÖV-Lösung, um besser zum öffentlichen Verkehr entlang der Hauptstraße zu gelangen. Das ist eine große Errungenschaft für uns, damit unsere Bevölkerung mobiler sein kann, erst recht ohne eigenes Auto“, berichtet die zum Zeitpunkt der Veranstaltung jüngste Bürgermeisterin Österreichs **Bernadette Geieregger** von der Gemeinde Kaltenleutgeben, südlich der Wiener Stadtgrenze im Bezirk Mödling gelegen.

Weiters werde intensiv das Thema der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in und nach Kaltenleutgeben über die Schiene behandelt. Derzeit laufen dahingehende Machbarkeitsuntersuchungen unter Beteiligung aller notwendigen Dienststellen Wiens und Niederösterreichs sowie unter Einbindung der betroffenen Gemeinden.

Drittes Betätigungsfeld ist Mobilitätsvermeidung durch Initiativen wie Co-Working Spaces und Prüfung von Car- und Bikesharing Konzepten.

Zusammenfassend hält Geieregger fest, dass sich Kaltenleutgeben mit einem 10 Minuten Bus-Takt zur Hauptverkehrszeit in einer vergleichsweise guten Situation im Vergleich zu anderen Kommunen befindet, wo der Bus möglicherweise nur dreimal am Tag fährt.

Unternehmenspitches

Anschließend folgen zehn Unternehmenspitches zu spannenden Themen wie zu einem in Entwicklung befindlichen elektrischen modularen Elektro-Vielzweckfahrzeug (EMPA-TRAC), kommunales E-Car Sharing aus einer Hand (AlphaCity), berührungsloses Parken (APCOA FLOW), nahtlose Planung, Buchung und Bezahlung von Mobilität mit Mobilitätsbudget mittels App (Fluidtime), Dekarbonisierung der Busflotte und Einsatz innovativer Verkehrszähltools (move2zero), eine intelligente und vernetzte Verkehrs-Fußplatte (IOT Baseplate), ökologische Verkehrszeichen aus Holz (Ecoguide), einfach nachrüstbare bedarfsabhängige Beleuchtung (lixtec), Messung von Mobilitätsverhalten (Mobimeter) und innovative Einrichtungen für das Fahrrad wie modulare Fahrradständer (VELOVIO). Weitere Details zu den genannten Projekten sind den Vortragsfolien auf unserer Homepage www.gsv.co.at zu entnehmen.

Podiumsdiskussion: Wie kommen wir voran?

In der anschließenden Podiumsdiskussion wurde von Experten und Expertinnen diskutiert, wie wir zur nächsten Stufe kommunaler Mobilität gelangen können.

Eine Schlüsselrolle wird Forschungs- und Innovationsförderung zukommen, wie **Sarah Bittner-Krautsack**, interimistische Leiterin der Abteilung Mobilitäts- und Verkehrstechnologien im BMK, betont. Mit der im Jahr 2020 vorgestellten FTI Strategie Mobilität, die in einem breiten Stakeholder-Prozess entwickelt wurde, werde selbstverständlich auch die kommunale Mobilität adressiert. Konkret in den zwei Missionsfeldern „Städte – urbane Mobilität klimaneutral gestalten“ und „Regionen – ländliche Regionen mobilisieren und nachhaltig verbinden“. Bittner-Krautsack: „Das BMK möchte hier

als Forschungs-, technologischer und innovationspolitischer Impulsgeber auftreten und Unterstützung anbieten, das Mobilitätssystem klimaneutral umzugestalten.“ Die Bandbreite von bereits im FTI-Programm Mobilität der Zukunft unterstützter Projekte ist groß: Von gesamtheitlich betrieblichem Mobilitäts- und Gesundheitsmanagement bis zur urbanen Logistik. Bittner-Krautsack: „Die besten F&E-Projekte sind die, bei denen die Umsetzungspartner wie Länder und Gemeinden bereits Projektpartner sind, weil da das Kommitment der Umsetzungspartner von Beginn an gegeben ist. Besonders hinzuweisen ist auf die urbanen Mobilitätslabore, wo Projekte andocken können und vieles ausprobiert werden kann. Zuletzt dürfen wir auch nicht auf die aktive Mobilität und deren Attraktivierung als einen wichtigen Baustein zur Erreichung eines klimaneutralen Mobilitätssystems vergessen.“

Auch Verkehrsunternehmen wie der österreichische Postbus, die Wiener Linien und die Wiener Lokalbahnen machen sich intensive Gedanken über bedarfsgerechte Verkehre zur Erreichung des nächsten höherrangigen öffentlichen Verkehrsknotens wie beispielsweise einem Bahnhof, wie alle drei Unternehmensvertreter betonen.

Wir müssen kräftig in das Angebot investieren, um mehr Kunden zu überzeugen

Die Österreichische Postbus AG, am Podium vertreten durch Vorstand **Alfred Loidl**, hat einen on demand Verkehr mit dem Titel „Postbus Shuttle“ konzipiert. Über eine App können die Kunden den Service buchen, im Hintergrund bündelt eine Software die Fahrten. Loidl: „Wir wollen den Zugang möglichst einfach gestalten – daher setzen wir auf unterschiedliche Auskunftssysteme. Je einfacher der Zugang, desto öfter wird dieses Service auch genutzt werden.“ Entlang bestehender ÖV-Linien ist dieser Service nicht buchbar, hier wird stattdessen auf diese ÖV-Verbindungen verwiesen.

Bei traditionellen fahrplangebundenen Postbus Verkehren müsse es aus Sicht von Loidl mindestens einen Stundentakt geben, damit wirklich von einem Angebot gesprochen werden kann. Derartige Änderungen können allerdings nur die Länder, also die Verbände, vornehmen. Verkehrsunternehmen wie der Postbus haben auf den Fahrplan keinen Einfluss.

Alles in allem müsse aus Sicht von Loidl also kräftig in Angebote investiert werden. Was dem Klima mehr nutze – Investitionen in alternative Antriebe oder die umfassende Ausweitung des Angebots, sei fraglich.

Regionalbahnen als attraktive ÖV-Lösung

Während über weitere Strecken über die Wiener Landesgrenze hinweg nachgedacht wird, ist die Badner Bahn, die von der Wiener Staatsoper bis zum Josefsplatz in Baden in Niederösterreich fährt, bereits eine Erfolgsgeschichte, wie **Stefan Tichacek**, Leiter des Büros der Geschäftsführung, betont. Vor der Corona-Krise nutzten 40.000 Fahrgäste pro Tag die Bahn, zum Zeitpunkt der Veranstaltung waren es bereits wieder 38.000. Tichacek: „Das Badner Bahn Modell, also die Verbindung von Ortszentren über die Stadtgrenze hinaus, zeigt, dass Regionalbahnen gut funktionieren können. Für andere Korridore ist dies sicher ein interessantes Modell, umliegende Gemeinden durch eine flexible Betriebsform direkt anzubinden.“

Es wird auch weiter in die Badner Bahn investiert, im Rahmen des neuen Verkehrsdienstvertrages sind Kapazitätssteigerungen um in Summe bis zu 70% gegenüber 2019 vorgesehen. Bei Abruf aller Vertragsoptionen durch die Auftraggeber könnte auf der gesamten Strecke ein nahezu ganztäglicher 7,5 Minuten Takt angeboten werden.

Ein Erfolgsfaktor ist unumstritten die Bewältigung der ersten und letzten Meile zum und vom Bahnhof, wie Tichacek betont: „Obwohl viele unserer Fahrgäste zu Fuß oder mit dem Rad zu unseren

Haltestellen gelangen, wollen wir auch für die anderen Fahrgäste ein attraktives Angebot schaffen. Daher haben wir erste sogenannte „easymobil Stationen“ eingerichtet, an denen E-Car-Sharing und Bike-Sharing möglich ist und darüber hinaus auch sichere Radabstellanlagen zur Verfügung stehen.“ Weiters werden im Rahmen des Wien-weiten Projekts WienBox neue City-Logistik-Lösungen erarbeitet, die smarte Services für die NutzerInnen aber auch den lokalen Handel und Dienstleistungssektor bringen. Für weitere Informationen: www.wienbox.at

Mitarbeitermobilität ist ein großer Hebel

Auch die Großstadt Wien macht sich über ergänzende Angebote auf der ersten und letzten Meile sowie über grenzüberschreitende Verkehre intensive Gedanken, wie **Bianca Khalil**, Leiterin Produkt und Steuerung, Wiener Linien, berichtet. Gerade die Verkehre von Niederösterreich nach Wien könne man nur gemeinsam lösen. Ab 2022 starten einige ergänzende Angebote wie WienMobil Rad (stationäres, wienweites Radsharing, Nachfolge der Citybikes), WienMobil Auto (stationäres eCar Sharing) und WienMobil Hüpfen (on demand Verkehr mit eKleinbussen). Der WienMobil Hüpfen wird über App buchbar sein, Fahrten bündeln, als Zubringer zum ÖV dienen, aber diesen nicht ersetzen. Khalil: „Den Hüpfen können wir nur testen, weil es diese urbanen Mobilitätslabore gibt. Wir sind gespannt, wie er angenommen wird“

Einen wesentlichen Hebel, Fahrten umweltfreundlicher zurückzulegen, sieht Khalil in der Reform der Mitarbeitermobilität in großen Unternehmen: „Als Partner stehen wir dazu gerne zur Verfügung.“

Wie kommen wir rasch in eine breite Umsetzung?

Die IÖB-Servicestelle ist ein Enabler und Brückenbauer, wie deren Leiter Stefan Maier betont. Am Marktplatz Innovation (<https://www.ioeb-innovationsplattform.at/marktplatz-innovation>) werden innovative Lösungen aus unterschiedlichen Branchen vorgestellt und für die öffentliche Hand aufbereitet. Zudem gibt es die Möglichkeit für Marktplatzunternehmen einen Platz in der Direktvergabeplattform Innovation im e-Shop der Bundesbeschaffung zu bekommen, dem nach Amazon zweitgrößten Onlineshop Österreichs, der sich nur an öffentliche Auftraggeber wendet.

Aus der Sicht von Maier ist es wichtig, nicht nur innovative Lösungen zu pushen, es müsse auch ein Mehrwert entstehen, schließlich ist Geld vor allem im öffentlichen Bereich ein knappes Gut. Das ist wohl ein zentraler Auftrag für die künftige kommunale Mobilität: Alle sollen davon profitieren.

8.11.2021, Bernhard Weiner, GSV

Dieses Forum wurde unterstützt von

 Bundesministerium
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie