



Bericht zum GSV-Forum „Verkehrswende in der Region – bringt Digitalisierung die Lösung?“

Hunderttausende Fahrgäste und insbesondere Pendler sind in den Regionen täglich unterwegs und wollen bzw. sollen ihre Mobilität möglichst sicher, klimafreundlich und gleichzeitig effizient und kostengünstig gestalten. Im Rahmen des GSV-Forums "Verkehrswende in der Region - bringt Digitalisierung die Lösung?", welches in Kooperation mit dem ITS Kompetenzzentrum des Verkehrsverbund Ost-Region VOR, ITS Vienna Region, im November 2022 stattfand, wurden Erfolg versprechende Ansätze diskutiert.

Bundesministerin **Leonore Gewessler** sieht in der Mobilität hinsichtlich Klimaschutz eine große Herausforderung, die aber auch große Chancen bietet, insbesondere für ländliche Regionen. Attraktive Standorte und Lebensräume können durch klimafreundliche Mobilität erhalten werden. Deshalb fördert das BMK sogenannte Mobilitätslabore, mit denen innovative Lösungen innerhalb von Regionen rasch umgesetzt werden können, wie beispielweise der effiziente und klimaneutrale Betrieb von Verkehrsinfrastrukturen sowie Mobilitäts- und Logistikdiensten. Auch die Digitalisierung könne helfen, ist aber niemals Selbstzweck, sondern sollte immer zur Problemlösung im gesamtgesellschaftlichen Interesse beitragen, wie zu Mobilität als Daseinsvorsorge oder zum Klimaschutz. Der neue Aktionsplan „Digitale Transformation in der Mobilität“ sieht konkrete Maßnahmen vor, die in einem ersten Schritt mit rund 7 Mio. Euro seitens des BMK gefördert werden sollen. Ein Fokus liegt auf optimalen und aktuellen Auskunftsplattformen für Nutzer über alle bestehenden Mobilitätsangebote inklusive Sharing Angeboten und Mitfahrdiensten hinweg, um klimaneutrales Verhalten zu unterstützen. Gewessler: „Die erfolgreiche Umsetzung attraktiver klimafreundlicher Mobilität in der Region bedarf der Kooperation aller beteiligten Akteure.“

„Busse sind im ländlichen Raum zur Feinverteilung nicht die richtige Lösung“

Andreas Knie, WZB Berlin, kritisiert in seiner Keynote, dass "am Land oftmals Verkehre und Dienstleistungen bestellt werden, die keiner versteht, was auch nicht auffällt, weil sie keiner nutzt." 91% aller Fahrgäste im ländlichen Raum in Deutschland seien Schüler- und Auszubildende. Der öffentliche Verkehr muss grundlegend neu gedacht und weitere Zielgruppen erschlossen werden.

Gleichzeitig wächst der Fahrzeugbestand. Knie: „Bundesweit haben wir 552 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner, in ländlichen Gebieten sind es 688 Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner. Eine Unterversorgung mit Fahrzeugen liegt nicht vor. Wir sind in den Raum hineingewachsen, weil wir das Auto hatten. Die Verfügbarkeit des Autos garantiert gesellschaftliche Teilhabe. Gleichzeitig lassen sich 30% der CO₂-Emissionen auf den Verkehr zurückführen.“

Durch die zunehmende Vereinzelung in der Gesellschaft erscheint eine Trendwende unrealistisch: „Das Modell eines Ehepaares sowie zwei älteren Kindern macht in Deutschland nur mehr 12% der Haushaltsformen aus. In den letzten zehn Jahren wurden die Hälfte aller Ehen in Deutschland geschieden. Die Zahl Alleinerziehender steigt, vor allem in den Städten. Außerdem haben die Menschen immer mehr Wohnraum zur Verfügung, der Bedarf ist von 12m² 1947 auf über 48m² pro Person angestiegen.“

Die Bürger in Deutschland legen auch immer weniger Wege zurück: „Seit der Corona Pandemie haben zwei Drittel aller sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten etwa ein Drittel ihrer Wege eingespart – ich erwarte auch nach der Pandemie hier keine Veränderung. Die orts- und zeitflexible Arbeitsform wird die Dominanz.“

Weitermachen wie bisher ist daher laut Knie keine Option: „Diese Gesellschaft ist aus den Bussen herausgefahren. Mit diesen Strukturen werden wir keine Chance haben, den ländlichen Verkehr bzw.

kleinstädtischen Verkehr auch nur ansatzweise vernünftig zu organisieren. Wir schlagen daher vor, die Verteilung mit Bussen aufzugeben. Größere Fahrzeuge sind nur mehr zwischen ländlichen Mobilitätsknoten (wie z.B. Bahnhöfen) sinnvoll. Die Feinverteilung müssen On-Demand Verkehre wie Anrufsammeltaxis lösen (Hub and Spoke System).“ Das würde sich auch kostenseitig rechnen: Die Bereitstellung eines Dieselmotors kostet 3,50 Euro pro Kilometer (Fahrer, Auto, Sprit) – Tendenz weiter steigend, beim Taxi liegen die Bereitstellungskosten bei 2,10 Euro pro Kilometer. Bahnen liegen in etwa bei 10-12 Euro pro Kilometer, diese seien nur sinnvoll bei einer Auslastung über 50%, die sie in Deutschland laut Knie in der Regel nicht erreichen.

Auch das Problem, mit fremden Menschen mitzufahren, sei in Deutschland laut Untersuchungen nicht gegeben. Bis 35 Cent pro Kilometer kann man laut deutscher Rechtslage jeden mitnehmen, bei höheren Beträgen werden diese Fahrten als gewerblicher Verkehr eingestuft, wozu auch ein Personenbeförderungsschein erforderlich ist. Wünschenswert wären laut Knie 65 Cent gewesen.

Angebot muss mit Autos mithalten

Auch in der Schweiz gibt es trotz ÖV-Weltmeisterstatus Handlungsbedarf im öffentlichen Verkehr, berichtet **Kathrin Raess**, stv. Geschäftsführerin von „mybuxi“ in der Schweiz: "Wenn man außerhalb der Stadt wohnt, ist die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr auch in der Schweiz deutlich eingeschränkt. Die Mobilität muss künftig dort verfügbar sein, wo sie gebraucht wird und dies von früh bis spät. Vor allem beim wichtigsten Mobilitätszweck Freizeit, von dem der ländliche Raum besonders betroffen ist. Damit wir mit unserem On-Demand Angebot mybuxi gegenüber dem Privatauto konkurrenzfähig sind, versprechen wir unseren Kunden, dass sie innerhalb von 15 Minuten von unseren Minibussen abgeholt werden.“

Die bisherigen Erfahrungen von mybuxi seien laut Raess positiv: „In den bedienten Regionen ist die Akzeptanz des Angebots hoch, seit April 2019 wurden 120.000 Fahrgäste transportiert. Der hohe Anteil von rund 50% der Fahrten, die vom und zum Bahnhof stattfinden, zeigt, dass das Angebot den ÖV ergänzt und stärkt. Die Corona Pandemie hat die Ausbreitung des Services verlangsamt, dennoch werden mittlerweile 17 Gemeinden bedient.“ Generell brauche es rund drei Jahre Zeit, bis sich das Angebot in einer Region etabliert hat und Verhaltensänderungen sichtbar werden. Ein wichtiger Vorteil des Angebots sei, dass sehr rasch mit neuen Haltepunkten auf sich ändernde Bedürfnisse reagiert werden könne.

Wichtig bei On-Demand Verkehren sei auch das Pooling, also mehrere Fahrgäste mitzunehmen. Umfragen haben laut Raess gezeigt, dass Fahrgäste akzeptieren, bis zu 10 Minuten später am Ziel anzukommen als ursprünglich angegeben. Die Bereitschaft, Umwege in Kauf zu nehmen, sinke jedoch, je näher sich Kunden an ihrem Ziel befinden.

Limitierender Faktor seien derzeit die IT-Systeme, die noch nicht ausgereift seien. Durch die Kooperation mit dem ÖV würden jedoch eine durchgängige Kundeninformation sowie nahtlose Reiseketten möglich (*Hinweis: Das Angebot ist nicht offizieller Teil des ÖV und somit auch nicht in der Swiss Card integriert, die Preise bewegen sich etwas über den üblichen ÖV-Preisen*)

Letztendlich brauche es laut Raess ein klares langfristiges Commitment der Politik, sinnvolle Regularien, stabile finanzielle Grundlagen, konsequente Umsetzung und die Verfügbarkeit sauberer Energien.

Mitfahren wird in Österreich derzeit kaum gefördert

Auch Österreich beschäftigt sich intensiv mit Angeboten für die erste und letzte Meile im öffentlichen Verkehr, unter anderem in innovativen Forschungsprojekten wie dem Leitprojekt DOMINO, welches **Christian Steger-Vonmetz** von VOR bzw. ITS Vienna Region näher vorstellt. Das Potential ist groß, der

durchschnittliche Besetzungsgrad von Pkw liegt derzeit bei 1,15 Personen, 1970 waren es noch 1,82. Mit dem Besetzungsgrad von 1970 könnten 37% des Pkw-Verkehrs eingespart werden.

Allerdings gibt es in Österreich einige Hürden – anbei eine Auswahl:

- Die **Gewerbeordnung** verbietet eine faire Kostenbeteiligung für Mitfahrende. Lediglich 5 Cent/km sind zweifelsfrei erlaubt. Das amtliche Kilometer-Geld ist 8,5mal so hoch. Wer alleine fährt, kann seine Fixkosten steuerlich absetzen, wer mitfährt, nicht.
- **Jugendschutz:** gemäß dem steiermärkischen Jugendschutzgesetz ist Jugendlichen nicht einmal die Frage erlaubt, ob sie in einem Auto mitfahren dürfen. Auch Lenkern ist es verboten, Jugendliche mitfahren zu lassen. Wer diese Vorschriften nicht befolgt, muss mit einer Geldstrafe in der Höhe von 3.000 EUR oder zwei Wochen Gefängnis rechnen.
- **Park & Drive Plätze:** an vielen Autobahnauffahrten liegen sogenannte Park&Drive-Plätze, wie beispielsweise in Wiener Neustadt. Leider können einige dieser Plätze ausschließlich mit dem Auto erreicht werden.
- **Fehlende Umsteigemöglichkeiten auf den öffentlichen Verkehr:** Es gibt beispielsweise keine einzige Umsteigestelle für Mitfahrer von der Autobahn zur Wiener U-Bahn. Stattdessen wurden im großen Stil viel aufwändigere P&R Anlagen errichtet. Generell sind legale Plätze zum Ein- und Aussteigen in der verparkten Stadt Mangelware.

Im Rahmen des Projektes DOMINO bzw. dessen niederösterreichischen Teilprojekts „nahallo“ sollen nun mittels Mitfahrplattform, Mitfahrgarantie, attraktiven reservierbaren Mitfahrparkplätzen in P&R-Anlagen, automatischer Zahlungsabwicklung und einem Belohnungssystem neue Standards geschaffen werden. Sollte die gemeinsame Fahrt unerwarteterweise ausfallen, hat der Mitfahrer Anspruch auf ein Taxi bzw. in der Region Korneuburg auf ein Anrufsammeltaxi. Steger-Vonmetz: „Bei uns werden die Fahrer belohnt, auch wenn niemand mitfährt, sofern die Fahrt früh genug angeboten wurde. So kann sich ein Angebot entwickeln, auch wenn die Nachfrage etwas länger braucht.“

Trotz Corona-Pandemie verläuft der Start des Projekts durchaus erfolgreich. Das Angebot wächst kontinuierlich und 100 Mitfahrangebote pro Woche wurden bereits erreicht. Steger-Vonmetz: „Wir sind damit noch lange nicht am Ziel. Aber wenn es so weitergeht, wird Mitfahren vielleicht doch eine echte Option, die einen wichtigen Beitrag zur Klimaneutralität leistet.“

„Bürger mit finanziellen Anreizen zum Sharing motivieren“

Rene Schader, CEO von Ummadam, will die Privatfahrzeuge im ländlichen Raum nutzen: „Wenn wir deren Fahrer mit digitalen Gutscheinen dazu bringen, diese Fahrten zu teilen und die verbleibenden Sitzplätze für andere zu nutzen, können zu geringen Kilometer-Kosten Privatfahrten in den Dienst der Öffentlichkeit gestellt werden. Sofern mehrere Gemeinden und Arbeitgeber mitmachen, können sich bis zu 50 Euro Ertrag am Ende des Monats ergeben, derartige Beträge lassen die Menschen ungern liegen.“

Neben der Beteiligung in Projekten wie nahallo stattet Ummadam große Arbeitgeber und Standortgemeinden mit digitalen Gutscheinen aus, die dann verteilt werden können. Die Mitarbeitenden bzw. Bürger können diese Mobilitätsgutscheine in Shoppinggutscheine umwandeln und im Idealfall in der Region einlösen. Laut Schader haben die Unternehmen großes Interesse, auf das Mobilitätsverhalten Ihrer Mitarbeiter einzuwirken. Es gehe jedoch nicht nur ums Mitfahren, sondern auch um aktive Mobilität und Nutzung des öffentlichen Verkehrs – umweltfreundlich unterwegs zu sein ist das Ziel.

Für eine gelungene und wirkungsvolle Umsetzung brauche es zielgerichtete Kommunikation, in Unternehmen sei das einfacher umzusetzen als in Regionen, wo es andere Zugänge benötige.

Niederösterreich will im Flächenverkehr neue Maßstäbe setzen

In der anschließenden Podiumsdiskussion wurden Zugänge in Österreich zu attraktiverem öffentlichen Verkehr auf dem Land diskutiert:

Niederösterreich setze auf starke ÖV-Achsen, also Bahn und Bus, wie **Werner Pracherstorfer**, Leiter Raumordnung und Verkehr beim Land Niederösterreich, berichtet. Jedoch wolle und müsse das Bundesland auch stark in der Fläche sein. Dafür werden im Jahr 2023 erstmals Busse in gering besiedelten Gebieten auf Kosten des Landes auf Anrufsammeltaxis umgestellt. Pracherstorfer: „In Zukunft werden neben dem Linienverkehr auch On-Demand Verkehre ausgeschrieben. Busbetreiber werden künftig also beides anbieten müssen. In der Früh wird der Schülerverkehr mit größeren Fahrzeugen abgewickelt, untertags kommen Taxis zum Einsatz, die ebenfalls mit Verbundtickets oder dem Klimaticket ohne Aufschlag genutzt werden können.“

Zu den von Knie geäußerten Kosten der Bahn merkt Pracherstorfer an, dass es in Österreich in etwa 20 Euro pro Bahnkilometer sind. Rechtlich sei in Österreich zu beachten, dass derzeit nur Pkw als Anrufsammeltaxis zulässig sind. Minibusse mit 20 Sitzplätzen seien hingegen aktuell noch nicht möglich, was jedoch die Kosten beträchtlich senken könnte.

Niederschwelliger Zugang zum öffentlichen Verkehr ist wesentlich

Der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) will möglichst viele Menschen für den öffentlichen Verkehr gewinnen und begeistern, betont VOR-Geschäftsführerin **Karin Zipperer**: „Dafür braucht es ein attraktives Leistungsangebot inklusive optimaler Information und Buchungsmöglichkeit, welches der VOR in Abstimmung mit seinen Eigentümern, den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland, anbietet und laufend weiterentwickelt.“ Der Ein- und Umstieg in den öffentlichen Verkehr muss leicht und niederschwellig sein. „Wir arbeiten daher auch an Check-in / Check-out Lösungen, bei denen lediglich am Anfang und am Ende der Reisekette das Smartphone benötigt wird und nicht mehr überlegt werden muss, welches Ticket zu kaufen ist.“, berichtet Zipperer. Bei spezialisierten Apps mit Fokus auf die regionale Mobilität sieht Zipperer den großen Vorteil, dass diese den besten Überblick bei optimaler Funktionalität bieten.

Martin Schmutz, Leiter Vertrieb & New Services ÖBB, sieht die ÖBB als Mobilitäts-Komplettanbieter: "Bus und Bahn sind die Wirbelsäule und alles andere die Gliedmaßen. Wir haben einige Städte und Gemeinden mit unserem ÖBB 360° Konzept ausstatten dürfen, bei dem der Kunde über eine App sämtliche Mobilitätsangebote für die erste bzw. letzte Meile nach einmaliger Registrierung buchen kann. Wir können das Auto dadurch nicht verhindern, möglicherweise aber das Zweitauto ersetzen oder es zu sharen, dann haben wir bereits etwas erreicht.“

Mit der App „Wegfinder“ können ganze Wegekette gebucht werden. Bei digitalen Buchungen bestehe auch die Chance, dynamische Preise einzuführen. Alles könne laut Schmutz jedoch (noch) nicht digitalisiert ablaufen: Die Menschen kaufen zwar digital ein, rufen aber analog an. Eine gewisse Diversifikation sei beizubehalten. Auch **Pracherstorfer** stimmt dem zu: „Bezüglich der Digitalisierung vergessen wir bitte nicht auf die, die das nicht können. Deshalb gibt es bei uns nach wie vor telefonische Bestellungen von Anrufsammeltaxis, wir müssen barrierefrei sein.“

OÖ: Umsteigemöglichkeiten boomen, Shuttles müssen kräftig beworben werden

Martin Pöcheim, Direktor Straßenbau und Verkehr beim Land Oberösterreich, betont, dass dort, wo die Fahrgastzahlen entsprechend hoch seien bzw. in absehbarer Zeit sein werden, große

Schieneinfrastrukturprojekte in Vorbereitung sind (z.B. Anbindung der Mühlkreisbahn an den Hauptbahnhof). Investiert werde auch kräftig in Umsteigemöglichkeiten wie Park & Ride-Anlagen und Park & Drive-Parkplätze, die sehr gut angenommen werden. Lösungen wie der Postbus-Shuttle müssen laut Pöcheim hingegen massiv beworben werden, um entsprechende Nachfrage zu generieren. Auch die Kosten für den Besteller sind in manchen Gebieten mit bis zu 90 Euro pro Fahrt nicht unerheblich, weshalb man sich auf Gebiete bzw. Unternehmen höherer Nachfrage konzentrierte.

„Pkw im ländlichen Raum unersetzbar, Sharing hat Potential“

Für **Johannes Pressl**, Präsident des NÖ Gemeindebundes und Bürgermeister, ist der Pkw im ländlichen Raum nicht wegzudenken. „Wir müssen uns eher überlegen, wie er angetrieben wird: derzeit geht es in Richtung E-Mobilität, was uns bezüglich Ladeinfrastruktur vor große Herausforderungen stellt. Selbstverständlich denken wir auch über Sharing-Angebote nach. In meiner Gemeinde gibt es dazu einen Verein mit 120 Mitgliedern inklusive 30 Fahrern, überwiegend Pensionisten. Auch viele andere Gemeinden setzen auf derartige Mobilitätskonzepte. Die Finanzierung für derartige Services könne im Einvernehmen und mit Hilfe von Förderungen gelingen.“

Zum Thema Zersiedlung will Pressl die Kirche im Dorf lassen: „Österreich macht es aus, dass es kleinstrukturiert ist. Es war auch eine Leistung, all diese Gründe zu erschließen. Mit Home-Office etc. können diese Häuser auch weiterhin hochwertige Lebensräume sein. Wir wollen natürlich nicht alles verbauen, aber an geeigneten Standorten dies weiter ermöglichen. Das macht uns aus und das macht uns auch in Krisenzeiten resilient.“

Statt Gutscheinen bei „shared mobility“ hätte Pressl eine praktikablere Lösung parat: „Mit dem vom BMK formulierten Mitnahmekilometersatz bei den letzten Regierungsverhandlungen von 23 Cent pro Kilometer sollte es keine Goodies brauchen.“

Mobilitätsgarantie ist das Ziel

Sarah Bittner-Krautsack, BMK, betont, dass es wichtig sei, verlässlich von A nach B zu gelangen. Gleichzeitig kann laut Studien ein Viertel der Bevölkerung kein Auto und ein Fünftel keinen öffentlichen Verkehr nutzen, da bei letzterem einfach der Zugang fehle. Für eine Mobilitätsgarantie ohne eigenes Auto braucht es auch bedarfsorientierte Sharing-Angebote und aktive Mobilität. Die Digitalisierung müsse das letztlich alles verknüpfen. Bittner-Krautsack: „Wenn das nicht funktioniert, sind wir wieder in der Auto-Abhängigkeit. Daher fördern wir als BMK Mobilitätslabore in den Regionen ab Herbst 2023 mit 5 Millionen Euro, damit wir noch mehr innovative Lösungen umsetzen können.“

Ist eine umfassende App die Lösung?

Pöcheim würde sich das wünschen. **Pracherstorfer** ergänzt, dass von öffentlicher Seite in Österreich zwar eine Vielfalt an Apps angeboten wird, diese jedoch mit VAO und GIP durchwegs auf einer gemeinsamen Datenbasis aufbauen. „Österreich hat hier ein international führendes, hochqualitatives System aufgebaut. Die umfassende Datenbasis erlaubt es sogar, fahrstreifengenau zu routen oder Fußgängern darzustellen, auf welcher Fahrbahnseite sie gehen sollen.“

Zusammenfassend sind sich alle Diskutierenden einig, dass wohl alle – Kunden, Länder, Gemeinden und der Bund – ihren Beitrag leisten müssen, um in Richtung Mobilitätswende am Land voranzukommen.

21.12.2022, Bernhard Weiner, GSV