



Bericht zum Länderübergreifenden Symposium „Urbane Mobilität heute und morgen“

Die GSV hat im Oktober 2017 in Kooperation mit ihrem strategischen Partner Avenir Mobilité aus der Schweiz zum Länderübergreifenden Symposium „Urbane Mobilität - heute und morgen“ in Wien geladen. Das Symposium widmete sich im ersten Block dem Personenverkehr und im zweiten dem Güterverkehr. Sowohl Österreich als auch die Schweiz liegen hervorragend beim Bahn- und öffentlichen Verkehr im europaweiten Vergleich und beide wollen sich auf diesen Erfolgen nicht ausruhen. Somit stehen beide Länder auch vor ähnlichen Herausforderungen, weshalb dieser Erfahrungsaustausch von beiden Seiten besonders geschätzt wurde, was die Präsidenten Hans Peter Halouska, GSV, und Hans Werder, Avenir Mobilité, in Ihren Begrüßungsworten entsprechend betonten.

Grußworte folgten auch von Alois Steinbichler, CEO der Kommunalkredit Austria AG, die die Räumlichkeiten für dieses Symposium zur Verfügung stellte.

Österreich bei Logistik (noch) gut aufgestellt

Die Eröffnungsrede des Symposiums hielt Georg Kapsch, Präsident der österreichischen Industriellenvereinigung, der eingangs gleich auf die große Bedeutung der Themen Logistik und Mobilität für die Industrie hinweist: „Jeder zehnte Arbeitsplatz in Österreich entfällt auf diesen Bereich und mit einer Exportquote von 53% ist Österreich auf eine gut funktionierende Transport- und Logistikbranche auch angewiesen“. Im internationalen Vergleich weist Österreich eine gute Performance auf: Im globalen Logistics Performance Index (LPI) der Weltbank – einem wichtigen Indikator für die Ansiedlung von internationalen Unternehmen – belegte Österreich im Jahr 2016 den weltweit siebten Platz und den sechsten innerhalb der EU. Im Vergleich mit Österreichs Nachbarstaaten rangiert Deutschland besser, die Schweiz rangiert am elften Platz. Österreichs Position schätzt Kapsch an sich als gut ein, allerdings werde sich die Dynamik in diesem Bereich gewaltig erhöhen. Kapsch: „Wenn wir das nicht beachten, könnten wir zurückfallen.“ Der Industrie gehe es aber auch um die Umwelt, betont Kapsch: „Wir reden immer nur von E-Mobilität, aber nie über die Ökobilanz der Verkehrsträger, das sollte eigentlich in den Fokus gerückt werden. Denn erst, wenn man die gesamte Wertschöpfungskette betrachtet, kann man beurteilen, welche Verkehrsmittel bzw. Kombination von Verkehrsmitteln umweltoptimal sind.“ Es gehe auch um Kostenwahrheit im Transport. Kapsch: „Wir haben heute keine Kostenwahrheit. So ist etwa der Schiffstransport mit Sicherheit für den Umweltschaden, den er anrichtet, zu billig.“

Hohes Potential von Sharing-Lösungen in Städten

Die anschließende Keynote hält Philippe Crist vom ITF, International Transport Forum der OECD: Crist ist davon überzeugt, dass sich die urbane Mobilität künftig stark verändern wird und sieht diesen Wandel als wesentlichen Schlüssel zur Realisierung des Smart City Gedankens. Ansatzweise erfolgt dieser Wandel bereits: Dank der Digitalisierung bieten sich viele neue Mobilitätsmöglichkeiten wie Sharing oder nachfrageorientierter öffentlicher Verkehr an. Mit Automatisierung und künstlicher Intelligenz können wir noch mehr aus diesen Mobilitätsformen herausholen und diese noch stärker vernetzen bzw. zu einer Einheit verschmelzen. Doch die Technologie ist nicht alleiniger Erfolgsfaktor, letztendlich gilt es, den Nutzer mit seinen Bedürfnissen in den Mittelpunkt zu stellen.

Hohes Potential sieht Crist vor allem im Sharing. In einer aktuellen Studie des Internationalen Transport Forums hat man anhand einer Simulation herausgefunden, dass beim Ersatz aller privater Fahrzeuge durch gescharte Autos, on demand Bussen und hochrangigen öffentlichen Verkehr nur mehr 3% aller Fahrzeuge in Helsinki für den innerstädtischen Verkehr notwendig wären. Das bedeutet im Vergleich zur heutigen Situation keinen unnötigen Flächenverbrauch durch parkende Fahrzeuge, 34% weniger CO₂-Emissionen, 37% weniger Stau und kürzere Warte- und Reisezeiten im Vergleich zum konventionellen öffentlichen Verkehr. Außerdem zeigt die Studie das hohe Potential gescharter Fahrzeuge als first/last mile Lösung des hochrangigen öffentlichen Verkehrs: Wie bei der Vorgängerstudie mit Daten aus Lissabon bestätigte sich, dass mit diesem Sharing die Fahrgastzahlen in den Eisenbahnen/U-Bahnen zwischen 15 und 23% ansteigen könnten. Im Falle von Lissabon wären beim Ersatz aller privater Fahrten durch gescharte Fahrten überhaupt 62% weniger CO₂-Emissionen und 50% weniger Fahrzeugkilometer möglich. Gleichzeitig würden sich damit auch die Wegzeiten deutlich verkürzen: Die Mehrheit der Arbeitsplätze in Lissabon wäre plötzlich innerhalb von 30 Minuten erreichbar.

Die nachfolgende Podiumsdiskussion zum Thema „Urbane Mobilität aus Sicht des Personenverkehrs“, wird von Bernhard Engleder, Leiter der MA 28, Stadt Wien, moderiert.

Schwergewichtige Verkehrsachsen wird es immer benötigen

Günter Steinbauer, Geschäftsführer der Wiener Linien, geht in seinem Statement näher auf die Urbane Mobilität in Wien ein. Die Wiener legen immer mehr Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück, 2016 waren es 39% aller Wege. Zum Vergleich: 1993 waren es erst 29%. Gleichzeitig sinkt der Anteil der Pkw-Wege in Wien von 40% 1993 auf 27% 2016. Das wirkt sich auch auf die Fahrgastzahlen aus: Im Jahr 2016 wurden bereits 954 Millionen Fahrgäste in 5 U-Bahn-, 29 Straßenbahn- und 127 Buslinien befördert. Ziel für 2020 sind 1 Milliarde Fahrgäste und laut Steinbauer „wird das sicher nicht das Ende der Fahnenstange sein.“ Und diese Fahrgäste tragen dazu bei, dass in Wien bereits ein Drittel aller Menschen elektrisch unterwegs ist, denn 80% der Passagiere der Wiener Linien fahren mit der Straßenbahn- oder der U-Bahn. Unbestritten sei auch, dass der ÖPNV ein Schlüssel zur hohen Lebensqualität in Wien ist.

Allerdings stelle die zunehmende Urbanisierung eine große Herausforderung dar. Trotz innovativer Sharingkonzepte wird es aus der Sicht von Steinbauer nach wie vor „schwergewichtige Verkehrsachsen mit Bahn-, U-Bahn und Straßenbahn brauchen.“ Die Wiener Linien investieren daher weiterhin kräftig in ihre Infrastruktur, aktuell am Beispiel Linienkreuz U2/U5, aber auch in die Digitalisierung bei gleichzeitigem Halten des hohen Qualitätsniveaus.

Wie gelingt die Verbindung des städtischen Raumes mit dem Umland?

Betrachtet man die 461 Mio. Fahrgäste der ÖBB Personenverkehr AG im Jahr 2016, fällt auf, dass diese deutlich unter den 954 Mio. Fahrgästen der Wiener Linien liegen. Das heißt, in öffentlichen Verkehrsmitteln in Wien sind deutlich mehr Passagiere unterwegs, als in den Zügen der ÖBB in ganz Österreich. Zwar fährt die ÖBB auch durch die Stadt, schwerpunktmäßig bringt die ÖBB jedoch die Menschen in die Stadt bzw. wieder zurück aufs Land. Die Lösung müsse aus der Sicht von Klaus Garstenauer, Leiter Nah- und Regionalverkehr, ÖBB Personenverkehr, daher eine konsistente Verknüpfung von Umlandverkehr und urbanen Verkehr sein. Garstenauer nennt dazu ein aktuelles Beispiel: Nach vielen Jahren habe man es nun geschafft, einen gemeinsamen Schnellverbindungsplan

für den Raum Wien zu entwickeln, in dem nicht nur die Wiener U-Bahn sondern auch die von der ÖBB betriebene S-Bahn enthalten ist.

Investitionen in die Schieneninfrastruktur machen sich jedenfalls bezahlt: Durch die Eröffnung der Neubaustrecke von St. Pölten über das Tullnerfeld nach Wien, den neuen Hauptbahnhof Wien und die Realisierung des integrierten Taktfahrplanes hat man eine Steigerung von 82% bei den Fahrgastzahlen auf diesem Abschnitt gegenüber dem Jahr 2009 erreicht. Auch auf der Südstrecke (Wien-Klagenfurt), in die gerade zugunsten erheblicher Fahrzeitverkürzungen kräftig investiert wird, sieht Garstenauer erhebliches Fahrgaststeigerungspotential. Der Knoten Meidling in Wien wird dann „das große Tor“ zur Stadt Wien werden. Garstenauer: „Letztendlich müssen wir darauf achten, dass wir uns nicht überall durchzwängen müssen und somit Opfer des eigenen Erfolges werden.“

ÖV-Finanzierung in Österreich hat Reformbedarf

Bei der Bahn bzw. ÖV-Nutzung ist es immer ein Wettlauf, ob die Österreicher oder die Schweizer vorne liegen. Albert Waldhör, Geschäftsführer der Linz Linien, bestätigt, dass bei Betrachtung des städtischen ÖV die Österreicher vorne sind und im Bahnverkehr die Schweizer voran liegen. Bzgl. der Fahrgastzahlen konkretisiert Waldhör die Zahlen der Vorredner: Im Schienenverkehr werden österreichweit 288,8 Mio. Personen pro Jahr, im Busverkehr 699,5 Mio. pro Jahr und im städtischen Verkehr ca. 1,3 Mrd. Passagiere pro Jahr befördert (davon Wien ca. 950 Mio.). Das heißt, 60% aller Passagiere werden in urbanen Bereichen befördert.

Waldhör bringt den Aspekt der ÖV-Finanzierung in die Diskussion. Er zeigt eine grafische Zusammenstellung der Finanzierungsströme im ÖPNV in Österreich. (Abbildung wird vorhanden sein) Waldhör: „Es hat zehn Jahre gedauert, um anhand dieser Grafik zu zeigen, wie die ÖV-Finanzierung in Österreich funktioniert. Die Wahrheit sieht allerdings noch schlimmer aus. Erstaunlicherweise funktioniert die Finanzierung dennoch einigermaßen.“ Von den Dimensionen her: Der Bund finanziert (inklusive Schienennahverkehr) über eine Milliarde Euro und die Länder 500 Mio. Euro. 693 Mio. Euro investiert Wien, weitere 170 Mio. Euro tragen andere Kernstädte wie Innsbruck, Linz, Salzburg, Klagenfurt und Graz und weitere Gemeinden bei. Das Hauptproblem bei der Finanzierung ist die Tatsache, dass der nationale Verkehr, der Privatbahnverkehr und der regionale Busverkehr solide finanziert sind und der städtische Verkehr sich selbst finanzieren muss. Daher schlägt Waldhör eine Neuordnung von Organisation, Steuerung und Finanzierung vor: „Wir brauchen eine Änderung des ganzen Systems in der Weise, dass der Bund einen groben Rahmen vorgibt (Bundesgesetzlicher Rahmen für den ÖPNRV – auch für Agglomerationen und Städte) und Aufgabenträger wie Länder / Städte / Kommunen bestellen, planen und steuern. Die Finanzierung sollte abgestimmt werden und bei Bund, Ländern und Aufgabenträgern liegen.“

Multimodale Mobilität soll so einfach wie Autofahren werden

Ein Megatrend im Personenverkehr ist auch das Thema „Mobility as a Service“ (MaaS), berichtet Michael Kieslinger, Geschäftsführer von Fluidtime. Das Unternehmen ist mittlerweile Teil der Kapsch Gruppe. Laut Definition des österreichischen Verkehrsministeriums ist MaaS ein multimodaler, nutzerorientierter Mobilitätsservice, der die Angebote sämtlicher bestehender Mobilitätsanbieter im Rahmen der drei Kernkomponenten multimodale Reiseinformation, Buchung/Bezahlung und Sharing Mobility in einem integrativen Service gemäß dem One-Stop-Shop-Prinzip vereint. Die Bezahlung kann dabei nutzungsbasiert (Pay as you go, jedes Mal wenn Service genutzt wird) oder im Rahmen

eines aus Kieslingers Sicht „spannenderen und mit mehr Gestaltungsmöglichkeiten behafteten“ Abo-Modells pro Monat erfolgen. In diesem Abo-Modell hat der Nutzer jeden Monat einen gewissen Betrag zur Verfügung, den er für jedes Verkehrsmittel nutzen kann. Kieslinger: „Letztendlich soll die multimodale Mobilität künftig so einfach wie Autofahren werden.“

Dieser Vision ist man in Österreich mit dem Projekt SMILE (Laufzeit 2012 – 2015) bereits näher gekommen. In dieser komfortablen Handy-App waren bereits viele Verkehrsangebote integriert, die auch sofort bezahlt werden konnten. Auch in Stockholm wird MaaS vorangetrieben: Fluidtime und das schwedische Start-Up UbiGo starten im Frühjahr 2018 ein entsprechendes Pilotprojekt, in dem öffentliche Transportmittel, Car Sharing, Autoverleihe und Taxis integriert sind und das bereits erwähnte Abo-Abrechnungsmodell zum Einsatz kommen wird. Vor Beginn eines jeweiligen Monats kann der Nutzer wählen, wie viele ÖV-Tage bzw. CarSharing Stunden er im nächsten Monat zu verbrauchen gedenkt. Natürlich können nicht verbrauchte Einheiten in den nachfolgenden Monat mitgenommen werden. Die große Herausforderung ist es, im Hintergrund ein Tarifsystem aller etablierten Partner zu finden und zu etablieren.

Ähnliche ÖV-Trends in Zürich

Ähnlich erfolgreich wie die Wiener Linien in Wien sind die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), betont Hans Konrad Bareiss, Vizedirektor und Leiter Geschäftsbereich Markt der Verkehrsbetriebe Zürich: „Der Slogan ‚Wo wir fahren, lebt Zürich‘ ist unsere Triebkraft. Wir werden von der Bevölkerung auch so eingeschätzt und erhalten regelmäßig Bestnoten.“ Die VBZ bedienen nicht nur die Stadt Zürich, sondern auch 17 Vorortgemeinden. Zürich selbst hat 400.000 Einwohner, die ganze Agglomeration Zürich 1 Million. 14 Straßenbahn-, 6 Trolleybus- und 55 Buslinien transportieren täglich über 1 Million Passagiere. Das sind in etwa so viele Fahrgäste pro Tag wie auch die SBB in der ganzen Schweiz pro Tag befördern. Wie in Wien werden auch in Zürich 80% der Verkehrsleistung mit elektrischer Traktion zurückgelegt und der MIV immer weiter auf zuletzt 25% zurückgedrängt. Bis 2025 soll der Anteil des MIV laut einer politischen Volksabstimmung überhaupt auf unter 20% fallen. Bareiss: „Wie wir das ohne harte Maßnahmen beim MIV realisieren, wissen wir noch nicht ganz genau. Immerhin kommen aber bereits 50% der Züricher Haushalte ohne eigenes Auto aus und innerhalb von 300 Metern findet man in der Stadt Zürich ohne Probleme ein Car Sharing Auto. In der Stadt Zürich hat sich punkto Multimodalität also schon viel getan.“

Auch die Herausforderungen sind ähnlich zu Wien: Man geht von einem Bevölkerungswachstum von 20-25% bis 2030 aus und gleichzeitig gibt es einen unaufhaltbaren Trend zum Langsamverkehr in der Form von Tempo 30 Zonen, Förderung des Fahrradverkehrs und dem Ausbau von Fußgängerflächen. Das wirkt sich unweigerlich auf die Beförderungsgeschwindigkeit und Zuverlässigkeit des ÖV aus, der natürlich auf den Hauptachsen unterwegs ist. Gleichzeitig sind die eigenen ÖV-Trassen zugunsten neuer Nutzungsformen gefährdet, weshalb letztendlich der ÖV wieder im normalen Verkehr unterwegs sein muss. Die U-Bahn wird jedenfalls keine Lösung sein, da diese vor Jahren von der Bevölkerung abgelehnt wurde. Stattdessen versucht man die ÖV-Bevorzugung so gut es geht zu erhalten und diese gleichzeitig auszubauen. Auch befinden sich vier neue Straßenbahnstrecken in Planung und man will einige Buslinien noch durch O-Busse aufwerten.

Das zweite Panel wird von GSV-Generalsekretär Mario Rohrer moderiert und widmet sich dem in Diskussionen oft vernachlässigten Güterverkehr, der in einer modernen Stadt effizient und nachhaltig organisiert sein muss.

eCommerce beflügelt das Paketgeschäft

Die Paketlogistik ist mit einem enormen Anwachsen des E-Commerce konfrontiert, betont Peter Umundum, Vorstand für Paket & Logistik bei der Österreichischen Post AG. 4,9 Mio. Österreicher haben laut einer im Jahr 2017 erschienenen Studie der KMU Forschung Austria innerhalb eines Jahres zumindest einmal Einzelhandelswaren online eingekauft. 1,5 Millionen davon über das Smartphone, das entspricht einer Steigerung von 17% gegenüber 2016. Daher rechnet die Post auch weiterhin mit Steigerungen von 10-20% im Paketbereich. Eines ist dabei zu beachten: Jedes zweite Paket einer Online-Bestellung kommt aus dem Ausland, damit fließt natürlich auch die Wertschöpfung dorthin. Für die Post ganz wichtig: Wenn die Zustellung funktioniert, ist man auch bereit, wieder online zu bestellen. Das Thema Liefergeschwindigkeit hält Umundum für etwas überschätzt, schließlich sind 93% der Kunden mit der aktuellen Liefergeschwindigkeit zufrieden.

Ob nun das online bestellte Paket umweltfreundlicher als der Einkauf vor Ort ist, darüber könne man keine verlässliche generelle Aussage treffen. Einige Studien meinen, Paketlogistik ist 35% CO₂ freundlicher als wenn der Käufer selbst in die Shops fährt und die Waren in den Shop gelangen müssen. Allerdings werden 40% der bestellten Pakete wieder retour gesendet, im Textilbereich sind es noch höhere Quoten.

Mit der Schweiz gibt es jedenfalls eine enge Zusammenarbeit und in einigen Punkten ist sie Österreich sogar voraus: Die Erstzustellquote in Österreich liegt bei 95%, in der Schweiz sind es hingegen nahezu 100%. Außerdem setzt die Schweiz auch im Paketgeschäft auf die Bahn, in Österreich spielt die Bahn praktisch keine Rolle.

Belieferung von Städten auf der Straße herausfordernd

Ein Geschäft, in dem die Bahn in Österreich auch keine Rolle spielt, ist die Tiefkühllogistik. Man hat stattdessen einige Herausforderungen auf der Straße zu lösen, um etwa täglich 240 Tonnen Tiefkühl- und Frischware (*Anmerkung: Waren im Temperaturbereich 1-4 °C*) verteilt auf ca. 1.200 Lieferungen nach Wien zu bringen, berichtet Wilhelm Leithner, Geschäftsführer von TKL Supply Chain, über seine langjährige Erfahrungen. Schließlich müssen die Temperatur exakt eingehalten und gleichzeitig Zeitrestriktionen beachtet werden. Außerdem erwies sich aufgrund der Verkehrssituation in Wien ein zweiter Standort als unumgänglich. Eine Herausforderung in der Tiefkühllogistik ist auch die stark gestiegene Anzahl unterschiedlicher Artikel. 1994/95 gab es in ganz Österreich 400 unterschiedliche Tiefkühlartikel, heute sind es über 4.000. Der Fuhrpark von TKL besteht aus 50 bis 70 Sattelzügen für die Grobverteilung und 183 mehrtemperaturfähigen Fahrzeugen in der Feinverteilung. Leithner: „Ziel ist es, jeden Lkw bzw. auch Rollcontainer bis auf den letzten Stellplatz auszulasten. Und jeder nicht gefahrene Kilometer ist erwünscht.“

Starker Bahnanteil in der Logistik in der Schweiz

Ein bedeutender Logistiker in der Schweiz ist die Planzer Transport AG, betont deren Vertreter Armin Marty. Die Planzer Transport AG verfügt 2017 über 50 Standorte in der Schweiz und in weiteren Ländern Europas und hat mittlerweile über 4.600 Mitarbeiter. Ein wichtiges Anliegen ist es dem Unternehmen, den Transport von Gütern umwelt- und ressourcenoptimiert auf verschiedene Verkehrsträger zu verteilen. Zwar hat das Unternehmen über 1.350 Fahrzeuge „klassisch“ auf der Straße im Einsatz, belädt aber auch 350 Bahnwaggone pro Tag. Marty: „Heute fahren wir zu rund 60% auf der emissionsarmen Schiene, die wir über 13 hauseigene Bahncenter von allen Regionen der

Schweiz aus nutzen. Unser Modal Split entlastet die Umwelt um rund 36.600 Lastwagenfahrten oder 6.300 Tonnen CO₂ pro Jahr. Wir sind damit in der Schweiz der größte Bahnnutzer“

Ausbildung der Mitarbeiter mitdenken

Alexander Klacska, Obmann der Bundessparte Transport & Verkehr der Wirtschaftskammer Österreich, sieht für die Logistikbranche ebenfalls bedeutende Herausforderungen wie Urbanisierung, Digitalisierung oder Trends wie Mobility on Demand. Im Großraum Wien sollen 2030 1/3 der österreichischen Bevölkerung leben. Bezüglich des bereits angelaufenen Digitalisierungsschubes sieht Klacska fehlende Qualifikationen der Mitarbeiter als größte Hürde. Bis zu 33% neue Jobs können mit Hilfe der Digitalisierung in der Logistikbranche entstehen und gleichzeitig 15% der Jobs mit niedriger Qualifikation wegfallen. Klacska: „Nebenbei gehen uns auch in ganz Europa die Lkw-Lenker aus, es kommen keine jungen Menschen mehr nach. Wir müssen daher dringend digitale Kompetenzen vermitteln.“

7.12.2017, WEINER