



Foto: WW\_Markus Gmeiner

# Mobilitätsgarantie flächendeckend umsetzen

2022  
Verkehr aktuell  
Österreichische  
Post AG  
SP 02Z030781 S

**Auto-Abhängigkeit ist teuer, energieintensiv und klimaschädlich – und vor allem in Regionen ein Problem. Ein öffentlich zugängliches Mobilitätsangebot inklusive gut ausgebauter Infrastruktur für Gehen und Radfahren schafft Unabhängigkeit und ist ein zentraler Schritt in Richtung klimaverträgliche Verkehrswende. Es gilt nun, von der Theorie in die Praxis zu kommen.**

Die Sicherstellung einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie ist als Ziel im Programm der Bundesregierung verankert – als weitgehend stündliches, ganztägiges Angebot in Städten und Regionen durch Kombination aller verfügbaren Mobilitätsangebote, wie Bahn, Bus, Sharing, Sammeltaxis sowie Attraktivierung von Gehen und Radfahren.<sup>1</sup> 87 Prozent der Bevölkerung Österreichs sprechen sich laut repräsentativer Umfrage aus dem Jahr 2021 für die Umsetzung aus.<sup>2</sup> Auch der vom Nationalrat eingesetzte Klimarat empfiehlt im Abschlussbericht einstimmig die Umsetzung einer Mobilitätsgarantie.<sup>3</sup>

## Klimaticket als gute Ausgangsbasis

Die Praxis-Erfahrungen aus in Österreich bereits umgesetzten regionalen Mobilitätskonzepten sind eine gute Basis für eine klimaverträgliche Mobilitätsgarantie. Die Umsetzung des Klimatickets in Österreich sowie in den Bundesländern bietet eine gute Grundlage für ein einheitliches Gesamtangebot des Öffentlichen Verkehrs. Vor allem in dünn besiedelten Regionen, an Tagesrandzeiten und Wochenenden braucht es nun einen gezielten Angebotsausbau, damit das Klimaticket mit Mobilitätsgarantie zukünftig den Autoschlüssel immer häufiger ersetzen kann.



Foto: VOR, Josef Bollwein

## Gemeindeübergreifende Angebotsplanung

Nachdem die Regionalbahn Schweinbarther Kreuz Ende 2019 eingestellt wurde, gründeten die elf betroffenen Gemeinden und das Land Niederösterreich das Projekt „Mobility.Lab“. Gemeindeübergreifend wird seither in einem regionalen Planungsverband über das Gesamtangebot des öffentlich zugänglichen Verkehrs beraten und entschieden. Umgesetzt wurden zwei Buslinien, die ab Sommer 2022 mit E-Bussen betrieben werden, Mobilitätsstationen mit E-Carsharing, E-Ladestationen, Fahrrad-Boxen, zusätzliche Fahrrad-Abstellplätze sowie ein einheitliches Informationssystem und Design. Auch der Ausbau des regionalen Radwegnetzes wird im Planungsverband abgestimmt. Für das Jahr 2023 ist mit „Lisa.Tulln“ eine zweite Projektregion geplant, die neben fünf Mobilitätsstationen zusätzlich auch Bikesharing und einen flexiblen Shuttle-Dienst vorsieht, der im üblichen Verbundtarif integriert ist.<sup>18,19</sup>

### Handlungsbedarf vor allem in Regionen

Das Angebot des Öffentlichen Verkehrs unterscheidet sich in Österreich stark nach Region. Laut einer Analyse der Österreichischen Raumordnungskonferenz (Örok) waren im Jahr 2016 1.142 Gemeinden in Österreich gut oder sehr gut mit Öffentlichem Verkehr erschlossen, das Angebot (ohne Rufbusse oder Anrufsammeltaxis) in 954 Gemeinden war lediglich auf Basisniveau oder schlechter.<sup>4</sup> 20 Prozent der Bevölkerung leben in Regionen, wo es an schulfreien Tagen keinen adäquaten Öffentlichen Verkehr gibt, weitere 14 Prozent in Regionen mit lediglich Basisniveau von vier Busabfahrten pro Tag je Richtung. Großen Verbesserungsbedarf beim Angebot des Öffentlichen Verkehrs gibt es laut einem aktuellen Forschungsprojekt etwa in den Regionen Waldviertel, Mühlviertel, Südstyrien, Südburgenland sowie entlang des Alpenhauptkamms in der Obersteiermark.<sup>5</sup>

Auch ist die Erreichbarkeit regionaler Zentren nach Region sehr unterschiedlich. Während 97 Prozent der Bevölkerung Österreichs exklusive

Wien das nächste regionale Zentrum per Auto innerhalb von 30 Minuten erreichen, sind es mit dem Öffentlichen Verkehr an schulfreien Tagen lediglich 65 Prozent. Während dieser Anteil in Vorarlberg rund 80 Prozent und im Bundesland Salzburg 74 Prozent beträgt, erreichen in der Steiermark und Kärnten weniger als 60 Prozent das nächste regionale Zentrum innerhalb von 30 Minuten mit dem Öffentlichen Verkehr.<sup>6</sup>

Mangelhafte Erreichbarkeit mit Öffentlichem Verkehr schließt jene aus, die kein Auto lenken können oder wollen. In Österreich geben 21 Prozent der Bevölkerung ab 16 Jahren an, nie ein Auto zu lenken. Bei Frauen ist der Anteil mit 28 Prozent fast doppelt so hoch wie bei Männern, auch bei Älteren ab 70 Jahren ist dieser Anteil mit 35 Prozent überdurchschnittlich hoch.<sup>7</sup>

### Erreichbarkeit bei Mobilitätsgarantie mitdenken

Mobilitätsgarantie ganz allgemein heißt, in allen Regionen Österreichs mit öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten, zu Fuß oder mit dem Fahrrad gut von A nach B zu kommen, ohne dabei auf ein Privat-Auto angewiesen zu sein. In einem aktuellen Forschungsprojekt dazu werden als übergeordnete Ziele genannt: Daseinsvorsorge und Teilhabe am öffentlichen Leben, Inklusion aller Bevölkerungsgruppen sowie Ökologisierung des Verkehrssystems.<sup>5</sup> Für die Umsetzung in die Praxis sind unterschiedliche Ebenen zu berücksichtigen: Infrastruktur (Straßen, Schienen, Rad- und Gehwege), Mobilitätsdienstleistungen (Bahn, Bus, Anrufsammeltaxis und Sharing-Angebote) sowie Mobilitätsplattformen (verkehrsträgerübergreifende, überregionale Apps für Fahrplanauskunft und Abwicklung).<sup>5</sup>

Betont wird auch, dass alltägliche Mobilität kein Selbstzweck ist. Neben dem Ausbau des Mobilitätsangebots sind daher belebte Ortskerne mit lokaler Nahversorgung mitzudenken, um alltägliche Erledigungen leicht zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigen zu können. In diesem Sinne kann auch von Erreichbarkeitsgarantie gesprochen werden.

Die Örok erarbeitete Mindeststandards für das Angebot des Öffentlichen Verkehrs in Österreich.<sup>8</sup> Seit dem Jahr 2017 gibt es zudem ein Umsetzungskonzept für ein Güteklassensystem des Öffentlichen Verkehrs – welches jedoch lediglich Empfehlungscharakter besitzt.<sup>9</sup>



Der Klimarat hat die geforderte Mobilitätsgarantie wie folgt definiert: Sowohl in der Stadt, als auch in den Regionen soll ein Mobilitätsangebot innerhalb von 15 Gehminuten, 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche zur Verfügung stehen.<sup>3</sup>

Das deutsche Bundesland Baden-Württemberg ist bereits einen Schritt weiter, hat im Jahr 2021 die Umsetzung einer Mobilitätsgarantie beschlossen und 13 Pilotregionen ausgewählt. In Ballungsräumen sollen alle Orte zumindest mit einem Takt von 15 Minuten, in ländlichen Räumen von 30 Minuten angebonden sein. Bis zum Jahr 2026 soll dies zumindest in den Hauptverkehrszeiten realisiert sein, außerhalb dieser Zeiten wird ein Takt von 30 Minuten beziehungsweise einer Stunde angestrebt.<sup>10</sup>

### Vielfältiges öffentlich zugängliches Angebot

Der klassische Öffentliche Verkehr besteht aus Bus- und Bahnlinienverkehr – das öffentlich zugängliche Mobilitätsangebot ist jedoch deutlich umfassender. Bei der Umsetzung einer Mobilitätsgarantie muss das volle Potenzial der unterschiedlichen Angebotsformen genutzt und in ein funktionales Gesamtsystem gebracht werden. Taktlinienverkehr von Bus und Bahn bildet das zentrale Rückgrat, regelmäßige oder nachfragebasierte Zubringerdienste zu Umsteigeknoten sowie Sharing-Angebote und gute Geh- und Radweginfrastruktur ergänzen die Mobilitätsvielfalt.

Neben der Zubringerfunktion zu Bus und Bahn können flexible Angebote auch eine Versorgungs- und Optimierungsfunktion erfüllen, wenn Taktverkehr keine Option ist.<sup>11</sup> Per Juli 2021 waren in Österreich 263 Systeme mit flexiblen Rufbussen und Anrufsammeltaxis in 721 Gemeinden aktiv. Der Großteil verkehrt von Tür zu Tür, rund ein Fünftel arbeitet mit ehrenamtlichen Lenkenden und erst 17 Prozent sind in die österreichweite Verkehrsauskunft integriert.<sup>12</sup>

### Finanzierung und Umsetzung planen

Eine Mobilitätsgarantie muss sowohl leistbar als auch finanzierbar sein. In Baden-Württemberg werden den Pilotregionen drei Beitragsmodelle zur Auswahl vorgeschlagen: von der gesamten Bevölkerung, von Auto-Besitzenden oder eine Straßennutzungsgebühr – wobei diese Beiträge als Guthaben für das Mobilitätsangebot gedacht



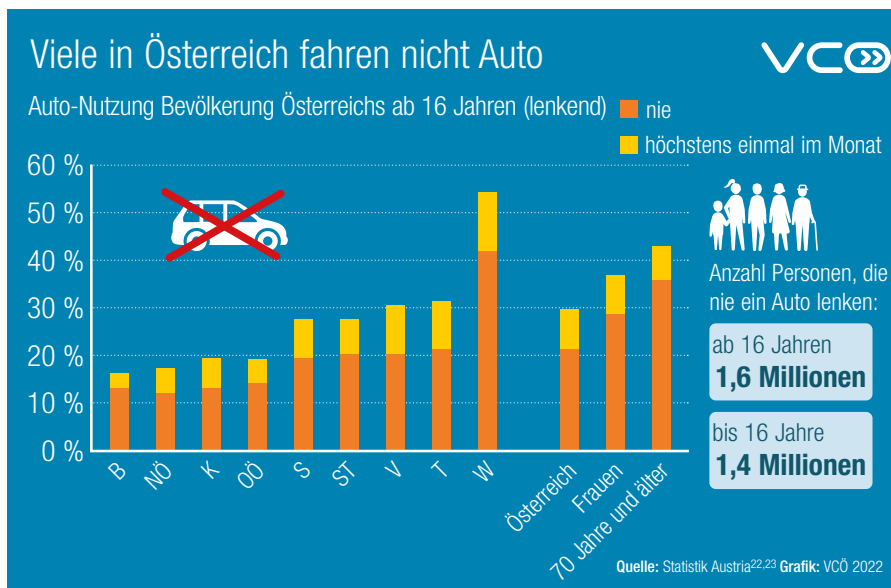
Foto: Odenwald-Regional-Gesellschaft mbH

### Garantiert mobil in der Region

Seit dem Jahr 2017 gilt im ländlich geprägten Odenwaldkreis mit zwölf Gemeinden im deutschen Bundesland Hessen durch das Projekt „garantiert mobil!“ eine Mobilitätsgarantie, zusätzlich zum bestehenden Busangebot: innerhalb von 60 Minuten per Anrufsammeltaxi ins nächste Orts- oder Regionalzentrum, werktags von 5 bis 22 Uhr, sonn- und feiertags ab acht Uhr. Gebucht wird per App oder online bis eine Stunde vor Fahrtbeginn. Wer früher bucht, bekommt Rabatt. Zusätzlich zum Anrufsammeltaxi ist eine Mitfahrerbörse integriert. Für alle Angebote gilt der übliche Verbundtarif. Anfang des Jahres 2020 wurde die Aktion „Fahr-schein gegen Führerschein“ umgesetzt: Wer den Führerschein abgab, bekam für drei Jahre kostenlos eine Jahreskarte für den Öffentlichen Verkehr. Das Mobilitätsangebot ist als regulärer Teil des Öffentlichen Verkehrs konzipiert und, aufgrund der hohen Akzeptanz, seit dem Jahr 2019 Bestandteil des Verkehrsdienstevertrags bis zum Jahr 2029.<sup>20,21</sup>

sind.<sup>13</sup> Gemäß einer repräsentativen Umfrage bekunden 73 Prozent der Bevölkerung in Baden-Württemberg ihre Bereitschaft, monatlich einen finanziellen Beitrag zum Aufbau eines flächendeckenden Angebots zu leisten.<sup>14</sup>

Ein Drittel der Gesamtbevölkerung Österreichs lenkt nie ein Auto. Ohne öffentliches Mobilitätsangebot wären viele oft auf andere angewiesen.



# Rahmen für die Umsetzung schaffen

Für die Umsetzung einer Mobilitätsgarantie braucht es ein adäquates Finanzierungsmodell. Neben der Neuregelung und Zweckbindung der Zuweisungen des Bundes an Länder und Gemeinden ist auch die Aktivierung der derzeit nicht angewendeten Verkehrsanschlussabgabe im Koalitionsabkommen der Bundesregierung vorgesehen. Damit könnten Gemeinden bei gewerblichen Betriebsanlagen Gebühren für die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln einheben.<sup>15</sup> Auch die Ausweitung von regionalem Parkraummanagement bietet eine Chance das Angebot an öffentlich zugänglichem Verkehr zu finanzieren. So sind in Wien die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung auch für die Angebotsverbesserung des Öffentlichen Verkehrs zweckgebunden.<sup>16</sup>

## Regionale Planungsverbände ausweiten

Neben der Finanzierung spielen auch rechtliche und organisatorische Aspekte eine Rolle. Der bestehende Rechtsrahmen mit zahlreichen Gesetzen für unterschiedliche Anwendungsbereiche ist mit Hinblick auf eine Mobilitätsgarantie zu überarbeiten und zu adaptieren.<sup>5</sup>

Bezüglich Organisation kommt eine Studie für Vorarlberg, Tirol und Salzburg zum Ergebnis, dass regionale Planungsverbände im Vergleich zu Einzelverhandlungen zwischen Gemeinden und Verkehrsverbänden Vorteile haben und helfen, Organisation und Angebotsqualität zu verbessern.<sup>17</sup> Auch das Projekt Mobility.Lab legt dies nahe. Für die Umsetzung einer Mobilitätsgarantie ist zu prüfen, inwiefern dieses Modell auf andere Regionen in Österreich übertragen werden kann.

Quellen online unter:

[www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets](http://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets)



## VCÖ-Empfehlungen

### Projekt „flächendeckende Mobilitätsgarantie“ umsetzen

- Mobilität ist Grundvoraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. In den Regionen sind öffentliche Mobilitätsangebote oft lückenhaft.
- Das öffentlich zugängliche Mobilitätsangebot umfasst nicht nur Bus und Bahn, sondern auch Zubringerdienste, Anrufsammeltaxis und Sharing-Angebote. Auch gute Geh- und Radwege sind bei einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie mitzudenken.
- Mobilitätsstationen und integrierte Buchungsplattformen helfen, ein vielfältiges Angebot einfach nutzen zu können.
- Beispiele aus Pilotregionen zeigen, dass eine Mobilitätsgarantie keine Utopie ist. Es fehlt nun die flächendeckende Umsetzung.

### Zusätzliche Finanzierungsmöglichkeiten schaffen, regionale Organisation verbessern

- Ob Verkehrsanschlussabgabe, Parkraumbewirtschaftung oder regionale Beitragsmodelle – die Umsetzung einer Mobilitätsgarantie erfordert zusätzliche Finanzierung sowie zweckgebundene Bundesförderungen.
- Regionale Planungsverbände helfen, die Qualität der Angebote in den Regionen zu verbessern und die Planung effizienter zu machen.



**Michael Schwendinger,**  
**VCÖ - Mobilität mit Zukunft:**

„Noch vor wenigen Jahren schien die Vision unerreichbar: Ein integriertes Gesamtangebot aus Bus, Bahn, flexiblen Shuttle-Diensten sowie Car-, Bike- und E-Scooter-Sharing. Heute wissen wir, dass eine Mobilitätsgarantie unabhängig vom Privat-Auto möglich ist. Was fehlt, ist die Ausweitung vom Good Practice-Beispiel zum Standard.“

**Ihre Spende macht den  
VCÖ-Einsatz möglich. Danke!**

**Spenden-Konto:**

**Erste Bank. IBAN:**

**AT11 2011 1822 5341 2200**

**BIC: GIBAAWXXX**

