

# Mobility as a Service und Sharing für die Regionen

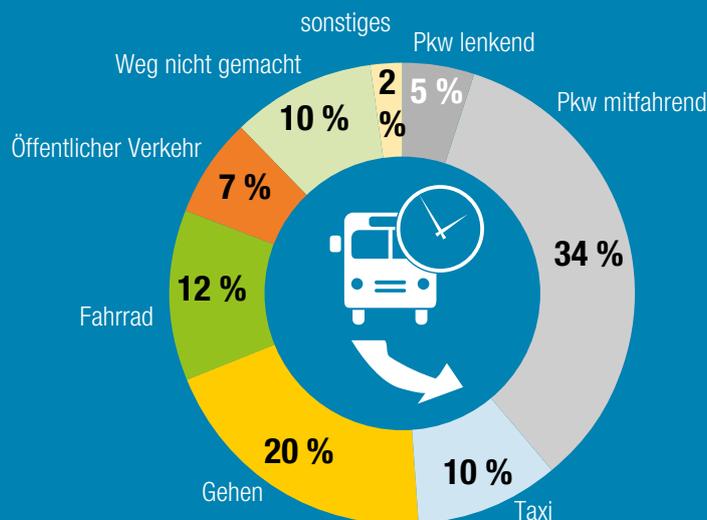
**Bisher wurde Carsharing und Mobility as a Service vor allem als Angebot für Städte betrachtet. Doch gerade für Regionen sind umfassende Sharing-Angebote sehr gut geeignet. Sie sind als klimaverträgliche und kostengünstige Alternative zum Privat-Pkw zu forcieren.**

Außerhalb regionaler Zentren ist der Öffentliche Verkehr oft durch eingeschränkte Betriebszeiten geprägt und teilweise überhaupt begrenzt auf Schulzeiten. Die Digitalisierung erleichtert es nachfragegesteuerte Mobilitätsangebote, wie Rufbusse und Sammeltaxis, oder Carsharing flexibel zu nutzen. Mobilität, ohne vom Besitz eines eigenen Fahrzeugs abhängig zu sein, wird so ermöglicht. Neue kommerzielle Mobilitätsdienstleistungen entstehen vor allem in den Großstädten, doch zunehmend rückt der große Bedarf in Kleinstädten und den Regionen in den Fokus.

## Mobilitätsangebote für Regionen

Für einen wesentlich höheren Anteil öffentlicher Verkehrsmittel an der Mobilität ist es notwendig, flächendeckend Verbindungen auch zu Randzeiten oder an Wochenenden bereitzustellen. Bisher wurden Mikro-ÖV-Angebote vor allem zur Grundversorgung von Personen ohne Auto oder ohne Zugang zum Öffentlichen Verkehr eingesetzt. Um zeitliche und lokale Lücken im Öffentlichen Verkehr zu schließen, brauchen die Regionen mehr flexible Mobilitätsdienste, die in das Gesamtangebot integriert und dauerhaft finanziert sind.

## Mikro-ÖV ersetzt Hol- und Bringdienste



Verkehrsmittelwahl für Wege, wenn es Mikro-ÖV-Angebot nicht gäbe erhoben bei Fahrgästen des gMeinBus Trofaiach

Quelle: verkehrplus 2016 Grafik: VCO 2019

Bei einer Fahrgastbefragung des „gMeinBus“ in Trofaiach hat sich gezeigt, dass viele private Pkw-Fahrten auf das Mikro-ÖV-Angebot verlagert wurden.

Für die Daseinsvorsorge haben sich in peripheren Regionen zahlreiche nachfragegesteuerte Angebote des sogenannten Mikro-ÖV, Gemeindebusse, Anrufsammeltaxis oder Rufbusse, teils in Zusammenarbeit mit Taxi-Unternehmen, teils mit ehrenamtlichen Lenkenden, etabliert. Im Jahr 2018 waren in Österreich mehr als 200 Mikro-ÖV-Systeme, meist betrieben von Gemeinden oder Gemeindekooperationen beziehungsweise von Vereinen, aktiv.

Je nach Mikro-ÖV-Angebot und definierten Zielgruppen reicht die Zahl der Nutzenden von 500 bis über 20.000 Fahrgäste pro Jahr. So nutzen in der Stadtgemeinde Trofaiach in der Steiermark jährlich rund 22.000 Fahrgäste den „gMeinBus“. In der Marktgemeinde Gratwein-Straßengel gibt es für periphere Gemeindegebiete ein Mikro-ÖV-Angebot

An einem durchschnittlichen Werktag werden in Österreich nie mehr als ein Zehntel der Pkw zur gleichen Zeit genutzt. Das Potenzial für das Teilen von Fahrzeugen und Fahrten ist groß.

namens „rufmi“ und für die zentralen Siedlungsgebiete ein E-Carsharing-Angebot „buch mi“.

Multimodale Angebote, die öffentlichen Linienverkehr, Mikro-ÖV und Sharing im Sinne von „Mobility as a Service“ in Paketen verbinden, können Lücken im öffentlichen Verkehrsnetz schließen. Damit tragen sie durch eine einfachere Zugänglichkeit zu Mobilität unabhängig vom Auto zu einem klimaverträglicheren Verkehrssystem bei. 70 Prozent der Bevölkerung Österreichs leben außerhalb der Großstädte und verursachen fast 80 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Personenmobilität.

### Mikro-ÖV weiterentwickeln

Das Prinzip des Anrufsammeltaxis wird immer häufiger mittels Smartphone-App und IT-gestützter Disponierung verbessert. International erprobt und auch als „demand-responsive transport“ bezeichnet werden nachfragegesteuerte Mobilitätsangebote, bei denen Zeitpunkt, Abholort und Fahrstrecke dynamisch koordiniert werden, um Fahrten mit ähnlichen Routen zu bündeln. Um den Betrieb solcher Systeme mit mehreren Fahrzeugen zu ermöglichen und die Abwicklung möglichst effizient zu gestalten, ist technische Unterstützung nötig, die auch die Voraussetzung für eine Integration in multimodale Auskunfts- und Buchungsplattformen ist.

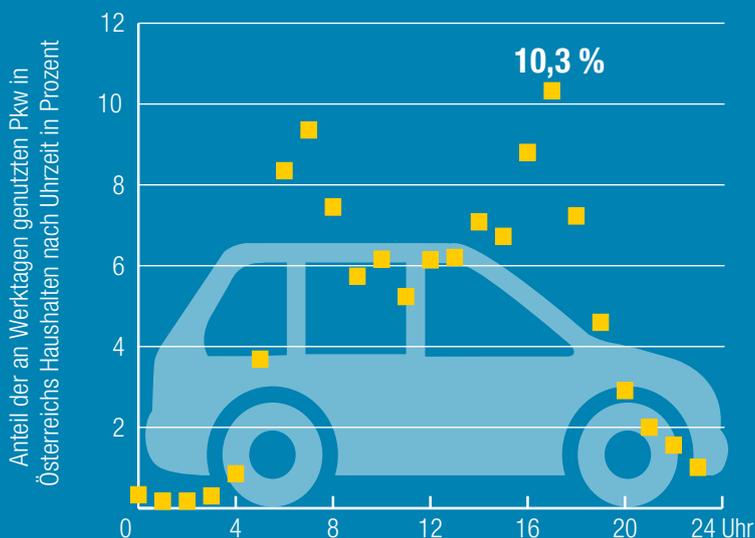
### Flexibles Angebot ergänzt Öffentlichen Verkehr

In Kleinstädten und Regionen kommen Rufbusse oder Sammeltaxis mit automatisierter Disposition und elektronischer Buchungsmöglichkeit bisher nur vereinzelt zum Einsatz. Das in Österreich entwickelte Produkt „ISTmobil“ wurde im Jahr 2018 bereits in fünf Regionen angeboten.

Innerhalb der Stadt Wittlich in Rheinland-Pfalz betreibt die Deutsche Bahn unter der Marke „ioki“ seit Mai 2018 erstmals einen nachfragegesteuerten Dienst mit zwei Bussen (Montag bis Freitag, Verbund-Ticket plus 1 Euro). In der Region Klopeiner See in Kärnten ist das Angebot „Postbus Shuttle“ als flexible Verbindung zwischen Haltepunkten in den Gemeinden und zum Bahnhof Völkermarkt-Kühnsdorf im Pilotbetrieb unterwegs. In Lustenau in Vorarlberg verkehrt Postbus Shuttle seit November 2018 nach dem gleichen System.

Im Odenwaldkreis in Bayern werden seit dem Jahr 2017 private und gewerbliche Mitnahmefahrten zum Verbundtarif in den Öffentlichen Verkehr

## Höchstens ein Zehntel der Pkw in Österreich gleichzeitig genutzt



Quelle: bmit, Österreich unterwegs 2013/14, Faktor 2016 Grafik: VCO 2019

integriert. Diese Ergänzung soll gemeinsam mit vergünstigten Taxi-Fahrten eine Mobilitätsgarantie entlang der Buslinien von jeder Ortschaft in das nächste Zentrum bieten.

**Mobilitätsgarantie in Regionen**

Während heute Mikro-ÖV-Systeme typischerweise in kleinen oder dünn besiedelten Gemeinden eingesetzt werden, rücken durch „demand-responsive transport“ zunehmend auch Kleinstädte, das Stadtumland und Gebiete entlang von Bahnachsen in den Fokus. Die Digitalisierung kann dazu beitragen, die Verknüpfung von nachfragegesteuerten mit anderen öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln sicherzustellen. In den 124 Städten und Gemeinden Österreichs, die für ihre Region zentrale Bedeutung haben, leben rund 1,5 Millionen Personen. Als Arbeits-, Schul-, Freizeit- oder Versorgungsorte sind sie für weitaus mehr Menschen relevant. Dort liegt für multimodale Mobilitätsdienste ein bisher nicht ausgeschöpftes Potenzial.

**E-Carsharing in Regionen weit verbreitet**

Der höhere Komfort dank digitaler Systeme führte bei Carsharing zu einem regelrechten Boom nicht-kommerzieller und kommunaler Angebote. Diese werden meist von lokalen Vereinen betrieben und nutzen E-Pkw. Alleine in Niederösterreich sind mehr als 100 E-Pkw in 80 Gemeinden Carsharing-Angeboten verfügbar. Bisher gibt es nur wenige Gemeinden mit mehr als einem Fahrzeug, doch bei manchen Angeboten, wie zum Beispiel dem „Mühlferdl“, das 17 E-Pkw umfasst, können Mitglieder eines lokalen Vereins auch die Fahrzeuge aus anderen Orten nutzen.

**Zukunft bringt „Mobility as a Service“**

Dank Digitalisierung und Smartphone wird das Suchen, Buchen und Bezahlen intermodaler Wegketten bequem möglich. Es können sowohl Einzel-



Foto: Gemeinde Gaubitsch

fahrten gebucht, als auch bestehende Zeitkarten gespeichert und automatisch kombiniert werden. Das Konzept „Mobility as a Service“ (MaaS) bezeichnet ein umfassendes, über eine einheitliche, digitale Schnittstelle zugängliches Mobilitätsangebot. Möglichst alle verfügbaren Ressourcen werden zu einem auf den individuellen Bedarf abgestimmten und flexiblen Mobilitätsangebot gebündelt. Damit werden Lücken im Angebot klimaverträglicher Mobilität geschlossen und die Zugänglichkeit zu multimodaler Mobilität einfacher und komfortabler gemacht.

In Österreich ist es über die multimodalen Apps wegfinder, WienMobil oder tim Graz möglich, mit einem Angebot Tickets für den Öffentlichen Verkehr und andere Mobilitätsangebote wie Taxis und Carsharing einzeln zu buchen.

Eine andere Logik verfolgen Abo-Modelle, bei denen meist zwischen unterschiedlichen Mobilitätspaketen gewählt werden kann, ähnlich wie bei Mobilfunk-Tarifen. Für gebuchte Routen wird Guthaben je nach benutztem Transportmittel vom jeweiligen Paket abgezogen. In Stockholm inkludiert das Angebot „UbiGo“ die unbegrenzte Nutzung des Öffentlichen Verkehrs sowie Pakete für Carsharing, Mietauto, Taxi und Bike-Sharing. Ein ähnliches Angebot mit Mobilitätsabos betreibt „Whim“ im Großraum Helsinki.

Der „Gaubitscher Stromgleiter“ ist ein E-Carsharing-Projekt, das vom örtlichen Dorferneuerungsverein initiiert wurde.

Flexible, nachfragegesteuerte Mobilitätsangebote wie Sammeltaxis dienen neben der Daseinsvorsorge auch als zukunftssträchtige Zubringer und Lückenschluss im öffentlichen Verkehrssystem.

**Nachfragegesteuerte Mobilitätsangebote als Ergänzungen**



	Mikro-ÖV als Daseinsvorsorge	Nachfragebasierte Mobilitätsdienstleistung als Baustein der Mobilitätswende
Raumtyp	Gemeinden in der Region	Kleinstädte, Stadtumland
Zielgruppe	mobilitätseingeschränkte Personen	alle, die individuell ohne Privat-Pkw mobil sein wollen
Organisation	Vereinslösung mit ehrenamtlichem Fahrpersonal	professionelles System
Zielgröße	auf lokalen Bedarf beschränkt	so viele Nutzende wie möglich
ökologische Wirkung	minimal	direkt gering, indirekt als Lückenschluss für letzte Meile im Öffentlichen Verkehr sehr groß
Rolle der Digitalisierung	für Zielgruppe kaum relevant	für Verknüpfung und Integration in gesamtes öffentliches Verkehrsangebot essentiell

Quelle: mobilityme 2018 Grafik: VCO 2019

# Mobility as a Service als Gesamtangebot

Nachfragegesteuerte Angebote sind in das Angebot des Verkehrsverbundes zu integrieren, wie das beispielsweise beim ISTmobil im Bezirk Korneuburg und im Lavanttal in Kärnten der Fall ist oder bei den Anrufsammeltaxis Defregental und Pustertal im Verkehrsverbund Tirol. Auch im steirischen Trofaiach ist die Benützung des lokalen Mikro-ÖV für Schülerinnen und Schüler mit einer Jahresnetz-karte und in der Stadt Bruck an der Mur mit einer Verbundfahrkarte möglich.

Für gemeinwohlorientierte Gemeindebusse ist in Österreich auch die rechtliche Situation zu verbessern, etwa durch Anpassungen im Gelegenheitsverkehrsgesetz. So ist zum Beispiel im deutschen Personenbeförderungsgesetz klargestellt, dass Beförderungen mit Pkw diesem Gesetz nicht unterliegen, wenn sie unentgeltlich oder lediglich betriebskosten-deckend erfolgen.

## Finanzierung langfristig sichern

Außerhalb Wiens sind etwa 20 Prozent der Bevölkerung Österreichs an Werktagen nicht an den Öffentlichen Verkehr angeschlossen. Weitere 14 Prozent verfügen am Wohnort lediglich über eine sogenannte Basiserschließung. Gleichzeitig sind für Personen, die in der Stadt wohnen, viele Ausflugs- und Urlaubsziele ohne Auto schlecht erreichbar.

Derzeit werden Dorfbusse und Anrufsammeltaxis zumeist von Gemeinden oder Gemeindekooperationen finanziert. Für den vergleichsweise kostenintensiven Betrieb haben Förderungen großes Gewicht. Je nach Rahmenbedingungen und Umfang der Angebote bewegen sich die Kosten eines Betriebskilometers von 0,50 Euro bis 7,70 Euro. Ziele sollten eine dauerhafte Finanzierung nach klaren Kriterien für nachfragegesteuerte Mobilitätslösungen und die Integration in die Angebote des jeweiligen Verkehrsverbundes sein.



Download der Publikation „Sharing und neue Mobilitätsangebote“ möglich unter [www.vcoe.at](http://www.vcoe.at). Gedruckte Version erhältlich beim VCÖ  
T: +43-(0)1-8932697  
E: [vcoe@vcoe.at](mailto:vcoe@vcoe.at)

## VCÖ-Empfehlungen

### Mobilitätsgarantie schaffen - öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote vernetzen

- Öffentlichen Linienverkehr lückenlos mit Mikro-ÖV ergänzen, langfristig finanziert und in das Verbundangebot integriert
- Vorhandene Mobilitätsangebote wie Sammeltaxis und E-Carsharing in gemeinsamen Angeboten oder Mobilitätspaketen zusammenführen
- Mit Digitalisierung die öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote vernetzen und ihre Zugänglichkeit erhöhen

### Neue Konzepte für Kleinstädte und Regionen

- Auslastung von Mobilitätsdienstleistungen durch Kooperationen erhöhen, etwa verschiedene zeitliche Nutzungen, wie Schul- und Einkaufsfahrten, oder Nachfragegruppen wie Tourismus, lokale Bevölkerung und Wirtschaft, gemeinsam ansprechen
- Öffentlichen Verkehr und Sharing-Angebote koordiniert ausbauen, bei Wohnsiedlungen, Betrieben und Bahnhöfen E-Carsharing und Mobilitätsstationen umsetzen

### Rahmenbedingungen für Sharing und Mobilitätsdienste verbessern

- Absicherung gemeinwohlorientierter Mobilitätsdienstleistungen durch Besserstellung und Präzisierung im Gelegenheitsverkehrsgesetz oder der Gewerbeordnung
- Für stationsbasiertes Carsharing Verbesserungen in der Straßenverkehrsordnung ähnlich dem Carsharing-Gesetz in Deutschland



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

„Im digitalen Zeitalter bedeutet Freiheit in der Mobilität vor allem eine Vielzahl von Möglichkeiten flexibel auswählen und kombinieren zu können. Es wird Zeit, dass dies auch für Regionen gilt, indem die bewährten Mikro-ÖV-Systeme weiterentwickelt und in ein Gesamtangebot integriert werden.“

**Der VCÖ-Einsatz für eine Mobilität mit Zukunft braucht die Unterstützung durch Spenden.**  
Spenden für die VCÖ-Tätigkeit sind steuerlich absetzbar.  
Spenden-Konto:  
Erste Bank. IBAN:  
AT11 2011 1822 5341 2200  
BIC: GIBAAWXXX