

VCÖ-Barometer Mobilitätsgarantie umsetzen

Ergebnisbericht

Wien, im September 2022

Inhalt

1. Einführung.....	3
2. Beteiligung am VCÖ-Barometer.....	4
3. Umfrage-Ergebnisse des VCÖ-Barometers.....	7
Frage 1: Mit Hinblick auf das Ziel einer flächendeckenden Erreichbarkeit unabhängig vom Privat-Auto: In welche Bereiche soll ausgehend vom derzeitigen Stand bis zum Jahr 2030 investiert werden? .	8
Frage 2: Wer sollte für die konkrete Planung und Umsetzung einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie die Hauptzuständigkeit haben?.....	10
Frage 3: Angenommen, eine flächendeckende Mobilitätsgarantie wurde bereits erfolgreich umgesetzt. Welche Maßnahmen sind wichtig, damit möglichst viele Auto-Fahrten auf das Angebot des öffentlich zugänglichen Verkehrs verlagert werden?	12
Frage 4: Welche Aspekte sind Ihrer Einschätzung nach im Sinne eines flächendeckenden, öffentlichen Mobilitätsangebots am wichtigsten?.....	14
Frage 5: Bei welchem Aspekt in Bezug auf das Thema Barrierefreiheit sehen Sie den größten Handlungsbedarf, um mehr Menschen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu ermöglichen?	16
Frage 6: Wie viele Auto-Fahrten könnten Ihrer Einschätzung nach vermieden werden, wenn?.....	18
Frage 7: Was sind Ihrer Einschätzung nach Barrieren, die von einer häufigeren Nutzung von öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten abhält?	19
Frage 8: Welche Aspekte würden Ihrer Einschätzung nach dazu beitragen, dass häufiger Fahrgemeinschaften gebildet werden?	21
Frage 9: Welchen Aussagen zur Verkehrspolitik allgemein stimmen Sie zu?.....	23
Frage 10: Welche nächsten Schritte müssen von wem gesetzt werden, um das Ziel einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie möglichst rasch in die Praxis umzusetzen?.....	24
Frage 11: Wie soll der durch die Umsetzung einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie entstehende Mehraufwand finanziert werden?.....	25
4. Genannte Good Practice-Beispiele.....	26

1. Einführung

Im Regierungsprogramm der aktuellen Bundesregierung steht es, der vom Nationalrat eingesetzte Klimarat der Bürgerinnen und Bürger fordert es einstimmig: die Umsetzung einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie in Österreich. In Städten und Ballungsräumen sind die meisten Alltagsziele bereits derzeit sehr gut mit Öffentlichem Verkehr erreichbar, in Regionen und kleineren Gemeinden ist das Angebot teilweise noch lückenhaft. Gut und einfach ohne Privatauto von A nach B kommen ist das Ziel einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie. In diesem Kontext stellen sich zahlreiche Fragen, wie dieses Ziel möglichst rasch erreicht werden kann. In welchen Bereichen sollte beim Angebotsausbau die Priorität liegen? Was sind die wichtigsten Anreize beziehungsweise Barrieren, die für eine häufigere Nutzung des Öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen sind? Was sind die notwendigen nächsten Schritte?

Mit diesen und weiteren Fragen beschäftigt sich das **VCÖ-Barometer „Mobilitätsgarantie umsetzen“**. An der im September 2022 durchgeführten Online-Umfrage haben rund **200 Fachleute** für unterschiedliche Fachgebiete mit Mobilitätsbezug aus rund **150 Organisationen** aus den Bereichen Forschung, Wissenschaft, Wirtschaft, Verwaltung und Zivilgesellschaft teilgenommen.

Die Ergebnisse des **VCÖ-Barometers** sind im Folgenden sowie auf der Webseite www.vcoe.at zusammengestellt. Am Beginn erfahren Sie, welchen **Institutionen**, Universitäten, Forschungseinrichtungen oder Organisationen den am VCÖ-Barometer teilnehmenden Expertinnen und Experten angehören.

Danach werden die **Ergebnisse** der einzelnen Fragestellungen jeweils in einer Grafik dargestellt sowie die wesentlichen Erkenntnisse in schriftlicher Form erläutert. Bei jenen Fragen, bei denen es in der Umfrage einen offenen Teil für Ergänzungen gab, sind die wichtigsten und am häufigsten genannten Aspekte in einer kurzen Zusammenfassung schriftlich ergänzt.

Zum Abschluss findet sich eine Auflistung der genannten **Good Practice-Beispiele** zum Thema Mobilitätsgarantie.

2. Beteiligung am VCÖ-Barometer

Am VCÖ-Barometer haben sich mehr als 200 Fachleute aus diesen 157 Organisationen beteiligt	
Agora Verkehrswende	mecca consulting Ingenieurbüro für Raum- und Landschaftsplanung
AIT - Austrian Institute of Technology Transportation Infrastructure Technology	M-Five GmbH Mobility
Allianz pro Schiene e.V.	Mobilcard Krenglbach
allmermacke	Mobilitätszentrale Burgenland
Amt der Bgld. Landesregierung	mobyome
Amt der NÖ Landesregierung	NABU - Naturschutzbund Deutschland
Amt der OÖ Landesregierung	NÖVOG NÖ Verkehrsorganisationsgesellschaft m.b.H
Amt der OÖ Landesregierung	ÖBB Infrastruktur AG
Amt der Salzburger Landesregierung	ÖBB-Holding AG
Amt der Steiermärkischen Landesregierung	ÖBB-Immobilienmanagement GmbH
Amt der Tiroler Landesregierung	ÖBB-Personenverkehr AG
Amt der Vorarlberger Landesregierung	ÖGUT – Österr. Gesellschaft für Umwelt und Technik
apptec Ventures GmbH Factum	Ökosoziales Forum Österreich & Europa
Arbeiterkammer Burgenland	Österreichische Postbus AG
Arbeiterkammer Niederösterreich	Österreichischer Raiffeisenverband
AT&S Austria Technologie & Systemtechnik AG	Parlamentsdirektion
AustriaTech Mobilitätswende & -ökosysteme	Pfizer Corporation Austria G.m.b.H Pfizer-Impfstoffproduktionsstätte
AUVA Allgemeine Unfallversicherungsanstalt Außenstelle Innsbruck	plan:mobil
AVL List GmbH	Prognos AG Mobilität & Transport
Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt	Quintessenz Organisationsberatung GmbH
Bezirksvertretung Währing	Radeln ohne Alter Österreich
BIG Bundesimmobiliengesellschaft m.b.H.	Radlobby Österreich
Bike energy	Rechnungshof
BM f. Klimaschutz, Umwelt, Energie u. Mobilität	Rechtsanwaltskanzlei
BOKU - Universität für Bodenkultur	Region Hannover
Bundeskanzleramt	Regionalmanagement Kärnten Dienstleistungs GmbH
con.sens Verkehrsplanung ZT	Regionalmanagement NÖ-Mitte
Cooperative Fahrrad Gesellschaft zur Förderung der Fahrradkultur GmbH	RISC Software GmbH
Denkstatt GmbH	RWTH Aachen University Verkehrswissenschaftliches Institut
Deutsches Institut für Urbanistik	Schachinger Logistik Holding GmbH
Die Grünen Wien	Schienenverkehr Malente-Lütjenburg e.V.
Drexel reduziert GmbH	SCHIG - Schienen-Infrastruktur-Dienstleistungsges.
EBF - Energiebezirk Freistadt	sicher unterwegs GmbH
Energieautarker Bauernhof Familie Löser	Siemens Mobility Austria GmbH
ETH Zürich	SORA - Institute for Social Research and Analysis
Europaplattform Policy Crossover Center Wien	Stadt Feldkirch

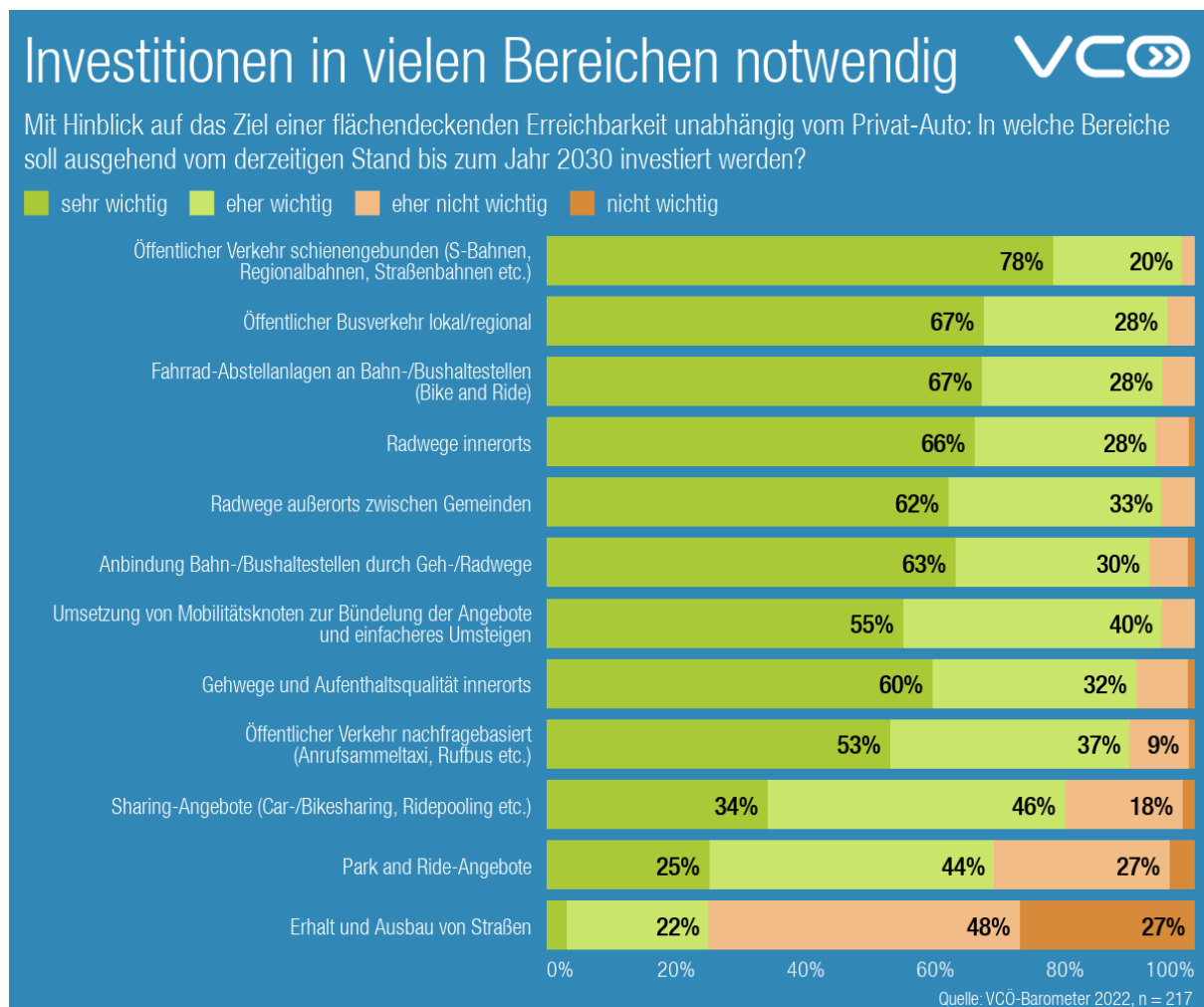
FH Campus Wien	Stadt Neufeld an der Leitha
FH Joanneum	Stadt Wien Grüner Klub im Rathaus
FH Wieselburg	Stadt Wien NEOS Rathausklub
Fronius International GmbH	Stadt Wien Referenten
FXA - ursula faix architecture	Stadtgemeinde Kufstein
Gemeinde Biedermannsdorf	Stadtgemeinde Lienz
Gemeinde Drosendorf-Zissersdorf	Stadtgemeinde Ternitz
Gemeinde Guntramsdorf	Stadtpolizeikommando Wels
Gemeinde Hohenwarth-Mühlbach a.M.	Stadt-Umland-Management SUM Süd
Gemeinde Vösendorf	stape e.U. – urban consulting
Gemeinde Weißensee	Steiermarkbahn und Bus GmbH
Gemeindeverband Personennahverkehr Unteres Rheintal	Széchenyi István Egyetem Győr Management
Gewerkschaft PRO-GE	tbw research GesmbH
GoEssential GmbH	Technische Universität Graz
Grazer Energieagentur GmbH	Technische Universität Wien
Greenpeace CEE Climate & Energy	tjm-consulting Mobilitätsmanagement
Gruber Consulting Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Karin Gruber	Training und Beratung
Grüne Mödling	Umweltbundesamt GmbH
Hafen Wien GmbH	Universität Graz
Herry Consult GmbH	Universität Wien
Holding Graz	Urbanity Architektur, Kunst, Kultur und Sprache
IFZ Interdisziplinäres Forschungszentrum	VBV Vorsorgekasse AG
IHS - Institut für Höhere Studien	VCD Verkehrsclub Deutschland Bundesgeschäftsstelle
Ingenieurbüro Planung & Vielfalt	VCÖ - Mobilität mit Zukunft
Innsbrucker Verkehrsbetriebe & Stubaitalbahn GmbH	Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. Energie und Mobilität
IUBH - Internationale Hochschule	Verbund AG Innovation
JB Travel GmbH	VERBUND Energy4Business GmbH
Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien	Verkehrplus GmbH
Katholische Sozialakademie	Verkehrsverbund Kärnten Ges.m.b.H
KCW GmbH	Verkehrsverbund Steiermark GmbH
KIT - Karlsruher Institut für Technologie	Verkehrsverbund Tirol GesmbH
Klima- und Energie Modellregion KEM Amstetten Nord	Vienna Consult Verkehrsberatungsgesellschaft mbH
Klima- und Energie Modellregion KEM Neusiedler See - Seewinkel	WEB Windenergie AG Kommunikation & Investor Relations
Klimabündnis Oberösterreich	Wien 3420 Aspern Development AG Seestadt Aspern
Kommunalkredit Public Consulting GmbH	Wiener Linien GmbH & Co KG
kon-text - Raumbezogenes Management & sozialwissenschaftliche Beratung	Wiener Lokalbahnen GmbH
Land Salzburg	Wiener Umwelthanwaltschaft
Landeshauptstadt München	Wirtschaftskammer NÖ
Landeskrankenhaus Feldkirch Vorarlberger Krankenhaus-Betriebs G.m.b.H.	Wirtschaftskammer Österreich
LINZ LINIEN	Wirtschaftsuniversität Wien

Magistrat der Stadt Graz	WUK-Umweltbüro VIRUS
Magistrat der Stadt Salzburg	WWF Österreich Natur- und Umweltschutz
Magistrat der Stadt Wien	

3. Umfrage-Ergebnisse des VCÖ-Barometers

Frage 1:

Mit Hinblick auf das Ziel einer flächendeckenden Erreichbarkeit unabhängig vom Privat-Auto: In welche Bereiche soll ausgehend vom derzeitigen Stand bis zum Jahr 2030 investiert werden?



Um eine flächendeckende Erreichbarkeit unabhängig vom Privat-Auto zu erzielen, nennen 98 Prozent der Fachleute den schienenengebundenen Öffentlichen Verkehr als eher oder sehr wichtigen Investitionsbereich. Fast genauso wichtig sind Investitionen in den Öffentlichen Busverkehr und in Fahrrad-Abstellanlagen an Bahn- und Bushaltestellen, um Bike and Ride zu ermöglichen. Dicht gefolgt davon sind Investitionen in Radwege, sowohl innerorts als auch außerorts zwischen Gemeinden. Eine ähnlich hohe Priorität hat die Umsetzung von Mobilitätsknoten. Weitere geforderte Investitionen betreffen Gehwege und Aufenthaltsqualität innerorts und den nachfragebasierten Öffentlichen Verkehr.

Allgemein zeigt sich, dass Investitionen in vielen Bereichen notwendig sind: zumindest 90 Prozent der befragten Fachleute erachten Investitionen in neun von zwölf abgefragten Bereichen als eher oder sehr wichtig. Der Ausbau von Sharing- und Park and Ride-Angeboten hat eine geringere Priorität und lediglich der Erhalt und Ausbau von Straßen wird von einer Mehrheit der Fachleute als eher oder gar nicht wichtig erachtet.

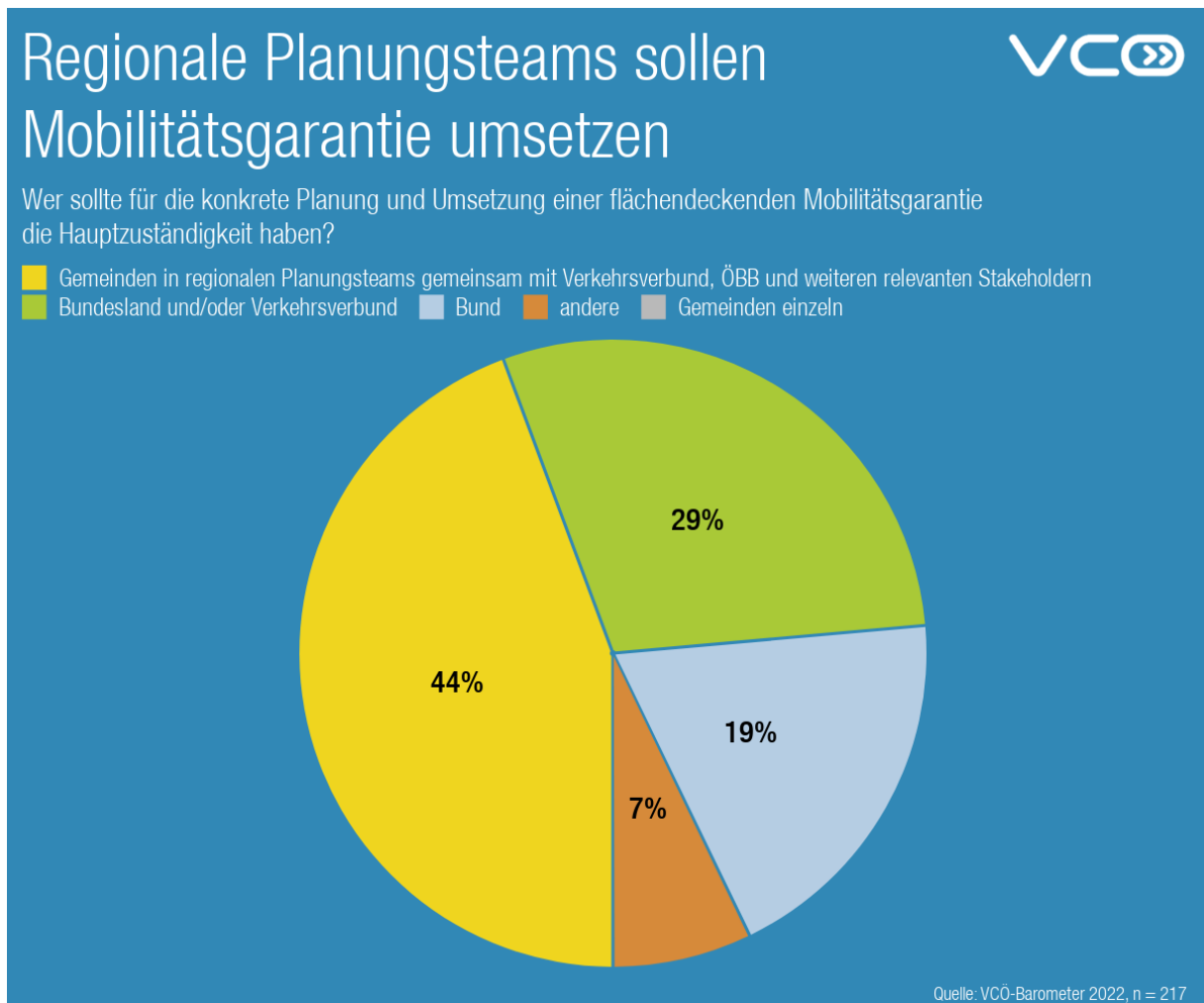
Offene Frage nach weiteren Investitionsbereichen:

Von den Fachleuten werden viele verschiedene Bereiche genannt, in die ihrer Meinung nach auch investiert werden sollte. Zum Beispiel in eine gerechtere Aufteilung des öffentlichen Raums durch Reduktion von Parkplätzen und Fahrbahnbreiten, um so Platz für klimaverträgliche Mobilität zu schaffen. Bei der Investition in den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs wird die Einführung eines Halbstundentaktes zwischen 05:00 und Mitternacht täglich vorgeschlagen und eine Verbesserung des Angebots an Wochenenden in Ausflugsgebieten. Mikro-ÖV für die erste und letzte Meile wird mehrfach erwähnt, vereinzelt auch die Gepäckaufgabe im Fernverkehr und barrierefreie Zugänge. Investitionen werden auch in die Verknüpfung von Rad und Bahn gefordert, insbesondere in sichere Abstellmöglichkeiten für E-Bikes.

Für die Umsetzung von geringeren Tempo-Limits wird eine Musterregion mit Tempo 30 und Tempo 80 vorgeschlagen, weiters ein Bauverbot außerhalb von 500 Metern im Umkreis eines Haltepunktes von Öffentlichem Verkehr und Gehwege auch außerorts zwischen Gemeinden. Öfters genannt werden die Bewusstseinsbildung zu Themen wie autofreie Mobilität und Mobilitätsgarantie und die Erleichterung für Home-Office und das Arbeiten im Zug. Investitionen in ein einheitliches und integriertes Tarifsystem werden auch gefordert. Ein weiterer genannter Bereich sind Anreize für und Förderung von Mitfahrgelegenheiten sowie die Umsetzung einer kilometerbasierten Pkw-Maut.

Frage 2:

Wer sollte für die konkrete Planung und Umsetzung einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie die Hauptzuständigkeit haben?



Bei der Frage nach der Hauptzuständigkeit für die Umsetzung der flächendeckenden Mobilitätsgarantie sprechen sich 44 Prozent der befragten Fachleute für gemischte regionale Planungsteams in Gemeinden gemeinsam mit Verkehrsverbund, ÖBB und weiteren relevanten Stakeholdern aus. 29 Prozent sehen die Hauptzuständigkeit bei den Bundesländern und/oder den Verkehrsverbänden. Nur 19 Prozent der Fachleute sind der Meinung, dass die Hauptzuständigkeit für die Umsetzung einer Mobilitätsgarantie beim Bund liegen sollte. Einzelne Gemeinden werden dafür als nicht geeignet angesehen.

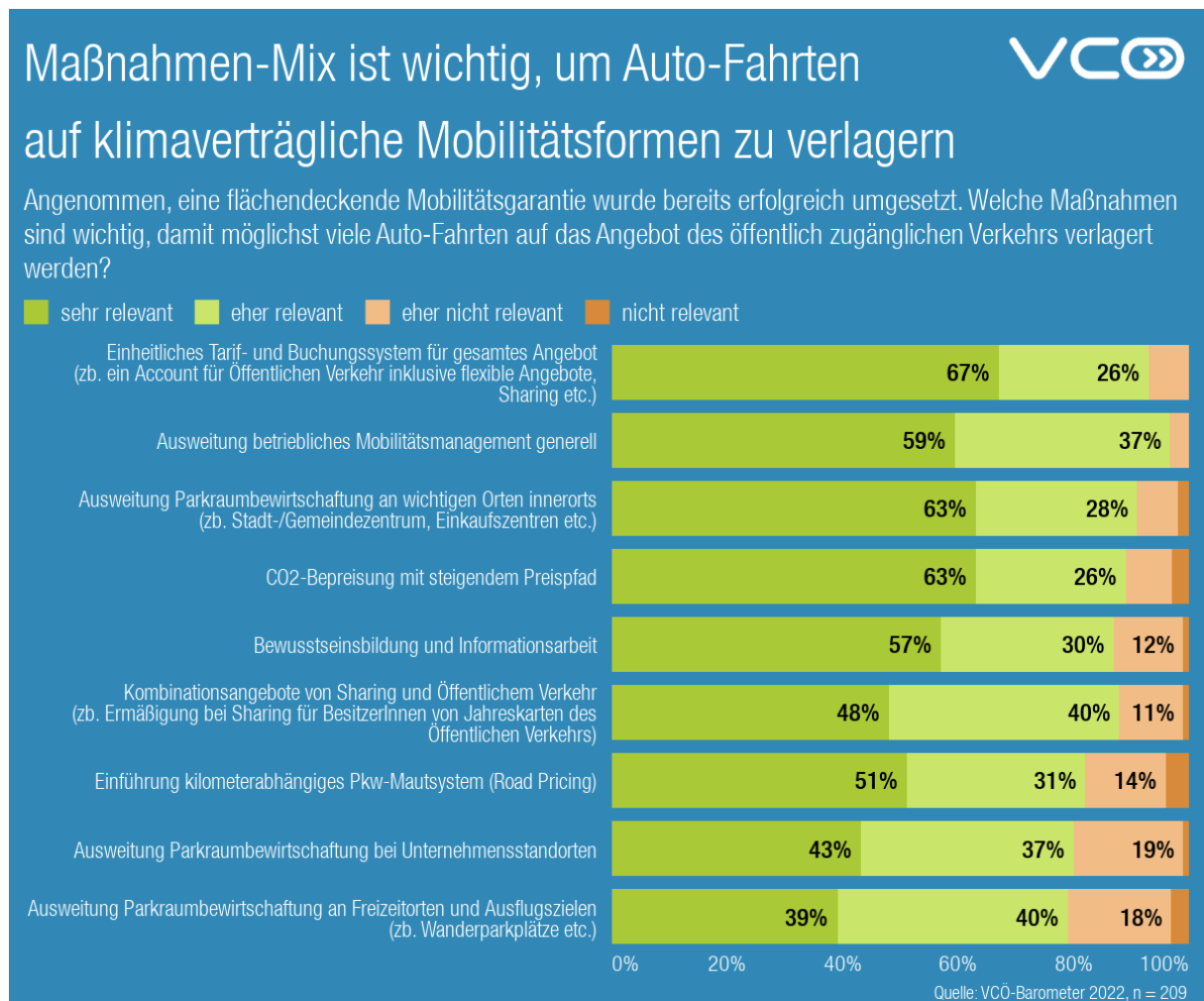
Offene Frage nach weiteren Maßnahmen:

Am häufigsten wird betont, dass die Umsetzung der flächendeckenden Mobilitätsgarantie nur in Zusammenarbeit gelingen kann. Als Akteurinnen werden Länder, Gemeinden, Verkehrsverbände, ÖBB und weitere Stakeholder genannt. Den jeweiligen Stakeholdern werden dabei unterschiedliche Verantwortlichkeiten zugeordnet, zum Beispiel dem Bund die Finanzierung und den Ländern die Planung und Koordination. Einige befragte Fachleute

wünschen sich wissenschaftliche Beiräte zur zentralen Qualitätssicherung der Planung, andere verorten die Planung generell bei einer Fachabteilung. Als wichtig erachtet werden verbindliche Ziele, die vom Bund vorgegeben werden. Auch wird auf die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern hingewiesen.

Frage 3:

Angenommen, eine flächendeckende Mobilitätsgarantie wurde bereits erfolgreich umgesetzt. Welche Maßnahmen sind wichtig, damit möglichst viele Auto-Fahrten auf das Angebot des öffentlich zugänglichen Verkehrs verlagert werden?



Die wichtigsten Maßnahmen, um Auto-Verkehr zu verlagern sind laut den Fachleuten ein einheitliches Tarif- und Buchungssystem, die Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements und die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung. Diese Maßnahmen werden von über 90 Prozent als sehr oder eher relevant erachtet werden. Weitere Maßnahmen mit hoher Zustimmung sind die CO2-Bepreisung mit ansteigendem Preisfad, Bewusstseinsbildung und die Einführung von Kombinationsangeboten von Sharing und Öffentlichem Verkehr.

Die Einführung einer kilometerabhängigen Pkw-Maut erhält 82 Prozent Zustimmung, etwas weniger jeweils die Maßnahmen Ausweitung von Parkraumbewirtschaftung bei Unternehmensstandorten, bzw. an Freizeitornten und Ausflugszielen.

Offene Frage nach weiteren Maßnahmen:

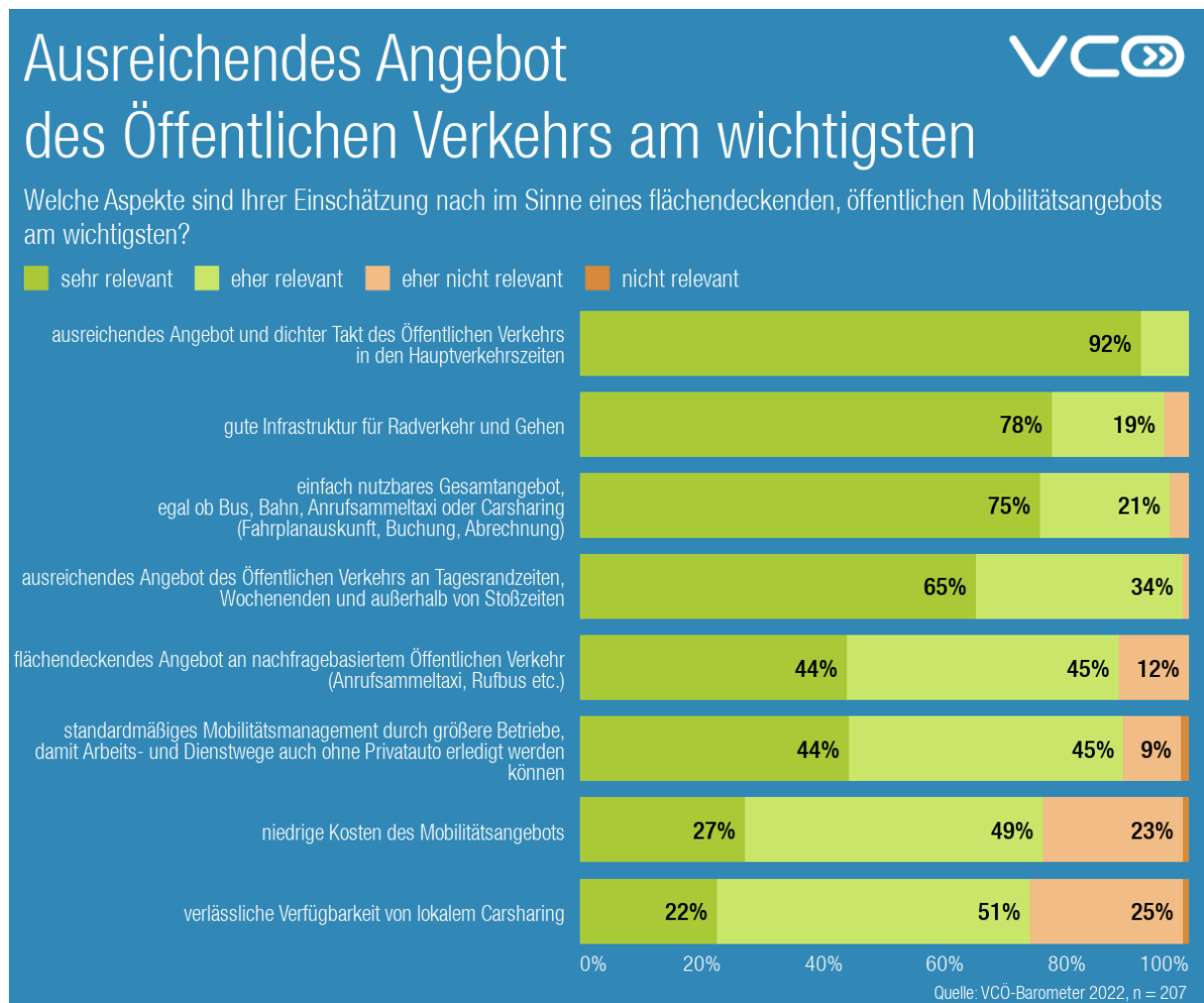
Bei der Frage nach weiteren Maßnahmen werden von den Fachleuten häufig Instrumente der

Raumordnung erwähnt, wie zum Beispiel das Prinzip der 15-Minuten-Stadt, die Ausweitung der Verkehrsanschlussabgabe und die Änderung der Stellplatzverordnung. Allgemein werden die Abschaffung oder der Umbau aller klimaschädlichen Förderungen im Bereich Verkehr gefordert wie zum Beispiel das Pendelpauschale und die Internalisierung der externen Kosten des Verkehrs.

Als weitere Maßnahmen werden auch die Errichtung von Fahrverboten für Kfz und von eigenen Fahrspuren (Fastlanes) für den Öffentlichen Verkehr genannt. Weiters ein abgestimmtes Tarifsysteem für verschiedene Zielgruppen und die einfache Bedienung digitaler Angebote. Auch durch die Verknüpfung von Mobilität und Gesundheit (Luftverschmutzung, aktive Mobilität) soll der Umstieg vom Auto auf klimaverträgliche Mobilität gelingen.

Frage 4:

Welche Aspekte sind Ihrer Einschätzung nach im Sinne eines flächendeckenden, öffentlichen Mobilitätsangebots am wichtigsten?



92 Prozent der befragten Expertinnen und Experten halten ein ausreichendes Angebot und einen dichten Takt des Öffentlichen Verkehrs in den Hauptverkehrszeiten als sehr relevant für die Einführung eines flächendeckenden, öffentlichen Mobilitätsangebots. Fast alle Fachleute, nämlich 99,5 Prozent halten diese Maßnahme als sehr oder eher relevant. Weitere Maßnahmen mit hoher Relevanz sind eine gute Infrastruktur für Radverkehr und Gehen, ein einfach nutzbares Gesamtangebot was Fahrplanauskunft, Buchung und Abrechnung betrifft und ein ausreichendes Angebot des Öffentlichen Verkehrs außerhalb der Hauptverkehrszeiten.

Der Einführung eines flächendeckenden Angebots an nachfragebasiertem Öffentlichen Verkehr sowie eines standardmäßigem Mobilitätsmanagement durch größere Betriebe wurde von knapp unter 90 Prozent als sehr oder eher relevant erachtet. Als nicht ganz so relevant gelten die niedrigen Kosten des Mobilitätsangebots und die verlässliche Verfügbarkeit von lokalem Carsharing.

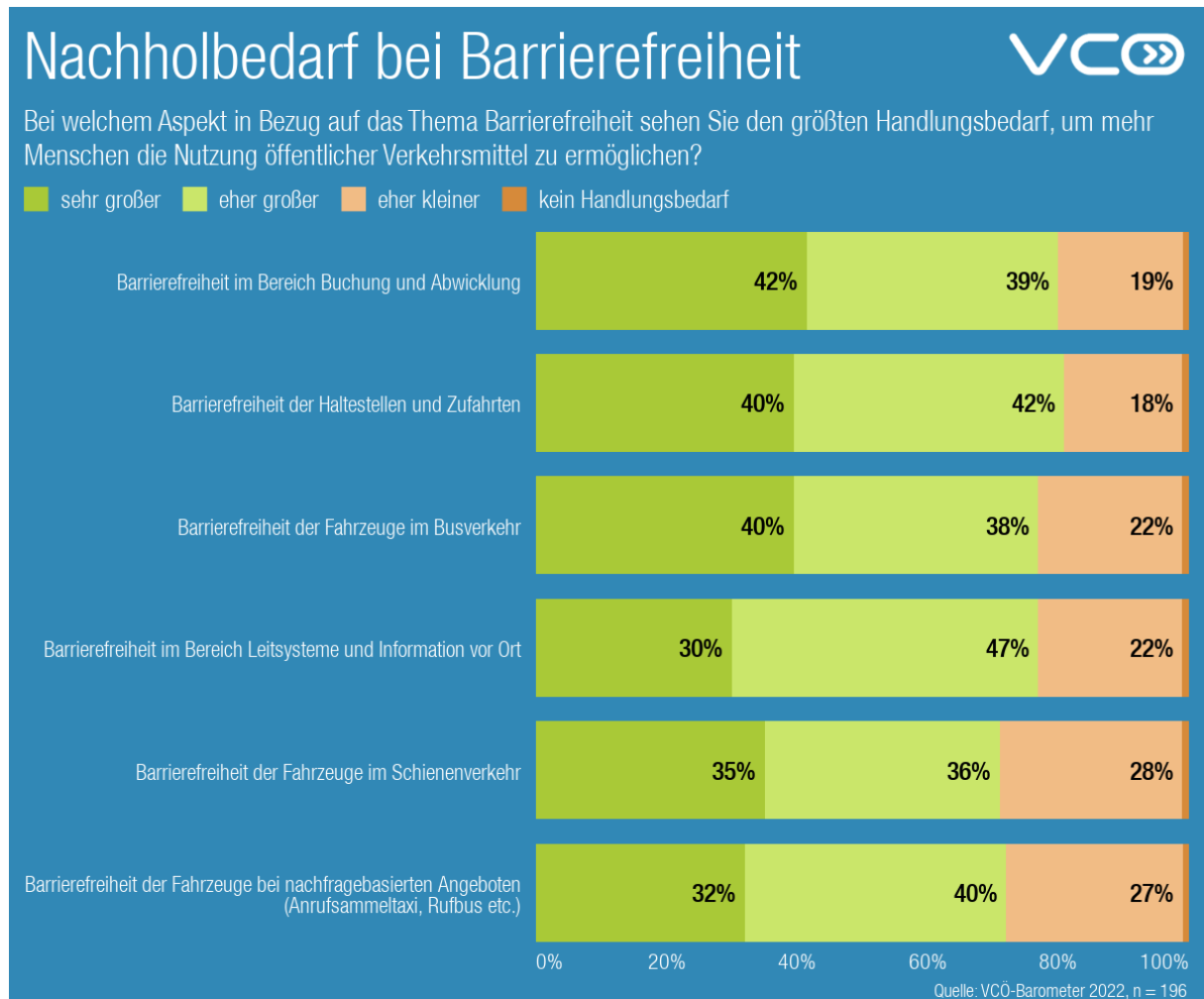
Offene Frage nach weiteren Aspekten:

Als weitere wichtige Aspekte eines flächendeckenden, öffentlichen Mobilitätsangebots wurden in einer offenen Zusatzfrage vielfach Sauberkeit, Zustand, Qualität und Ästhetik der Öffentlichen Verkehrsmittel genannt. Zugang und Barrierefreiheit, Image und Vorbildwirkung durch bekannte Personen sind weitere Punkte. Die einfache und bundesweite Zugänglichkeit zu Information, Störungsmeldungen, Tickets, Zahlung, usw. des Öffentlichen Verkehrs wird erwähnt. Analog zur Tabakwerbung wird die Einschränkung von Autowerbung vorgeschlagen.

Darüber hinaus wird die Verknüpfung von Auto, bzw. Rad und Öffentlicher Verkehr als wichtig erachtet und die Einbindung des Taxigewerbes vorgeschlagen, zum Beispiel durch vergünstigte Tarife für die erste und letzte Meile. Angesprochen wird auch das Thema Zersiedelung. Diese sollte gestoppt werden, da sie einem flächendeckenden, öffentlichen Mobilitätsangebot entgegensteht.

Frage 5:

Bei welchem Aspekt in Bezug auf das Thema Barrierefreiheit sehen Sie den größten Handlungsbedarf, um mehr Menschen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu ermöglichen?



Beim Thema Barrierefreiheit sehen die befragten Fachleute den größten Handlungsbedarf im Bereich Buchung und Abwicklung sowie bei Haltestellen und Zufahrten. Bei diesen Aspekten herrscht für gut 80 Prozent sehr großer oder eher großer Handlungsbedarf. Knapp unter 80 Prozent sehen bei der Barrierefreiheit der Fahrzeuge im Busverkehr und im Bereich der Leitsysteme und Informationen vor Ort großen Handlungsbedarf. Bei der Barrierefreiheit der Fahrzeuge im Schienenverkehr und bei nachfragebasierten Angeboten wird etwas weniger Handlungsbedarf gesehen.

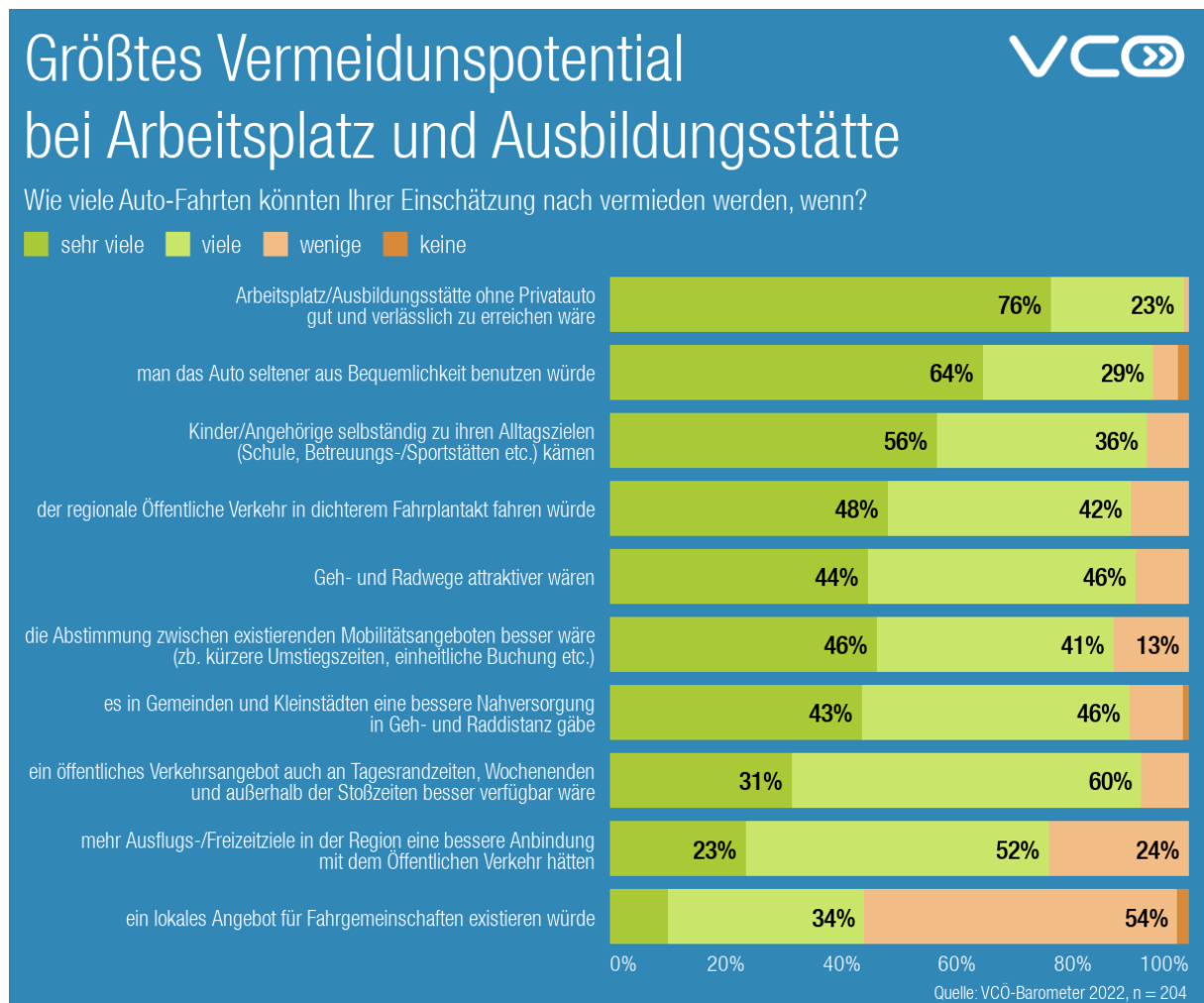
Offene Frage nach weiteren Aspekten:

Als weitere Aspekte der Barrierefreiheit werden von den befragten Expertinnen und Experten die Gestaltung von Geh- und Radwegen genannt. Zum Beispiel sollten keine Ladestationen auf Gehsteigen errichtet werden, die diese Gehenden Platz wegnehmen. Einige weisen auch darauf hin, dass Barrierefreiheit ebenso Eltern mit Kinderwägen und Menschen mit großem Gepäck

betrifft. Die persönliche Betreuung durch Menschen in den Verkehrsmitteln und -stationen wird als wichtig erachtet, genauso wie die Bewusstseinsbildung und Informationsarbeit zum Thema. Darüber hinaus auch die Verlässlichkeit von technischen Hilfsmitteln wie Aufzügen und Einstiegshilfen.

Frage 6:

Wie viele Auto-Fahrten könnten Ihrer Einschätzung nach vermieden werden, wenn?

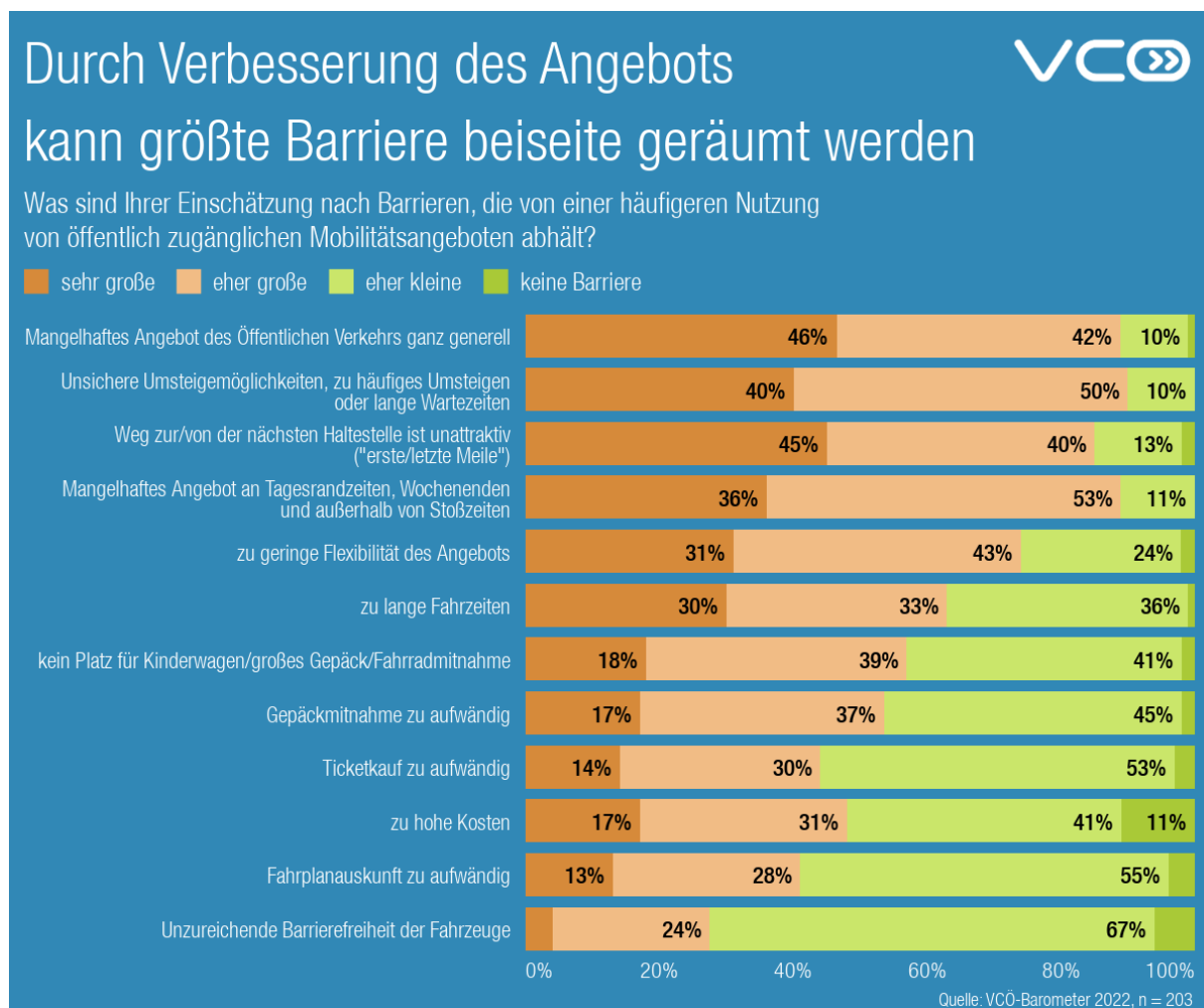


Nach Einschätzung fast aller Expertinnen und Experten könnten sehr viele oder viele Auto-Fahrten vermieden werden, wenn der Arbeits- oder Ausbildungsplatz ohne Privatauto zu erreichen wäre. Großes Potential sehen sie auch darin, wenn das Auto seltener aus Bequemlichkeit benutzt werden würde und wenn Kinder oder Angehörige selbstständig zu ihren Alltagszielen kämen. Auch hohes Verlagerungspotential besteht nach Einschätzung der Fachleute in einem dichteren Fahrplankontakt im regionalen Öffentlichen Verkehr, in attraktiveren Geh- und Radwegen und einer besseren Abstimmung zwischen den einzelnen Mobilitätsangeboten. Dasselbe gilt für eine bessere Nahversorgung in Gemeinden und Kleinstädten in Geh- und Raddistanz und ein öffentliches Verkehrsangebot auch außerhalb der Stoßzeiten.

Durch mehr Ausflugs- und Freizeitziele mit einer besseren Anbindung an den Öffentlichen Verkehr glauben 75 Prozent, dass viele oder sehr viele Auto-Fahrten vermieden werden könnten. Wenig Verlagerungspotential wird einem lokalen Angebot für Fahrgemeinschaften zugerechnet.

Frage 7:

Was sind Ihrer Einschätzung nach Barrieren, die von einer häufigeren Nutzung von öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten abhalten?



Die größte Barriere, die Menschen von einer häufigeren Nutzung von öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten abhält, ist laut Einschätzung der befragten Fachleute mit rund 90 Prozent sehr oder eher großer Zustimmung, das mangelhafte Angebot des Öffentlichen Verkehrs generell. Weitere große Barrieren mit ähnlich hoher Zustimmung sind unsichere Umsteigemöglichkeiten, zu häufiges Umsteigen oder lange Wartezeiten, eine unattraktive erste oder letzte Meile und ein mangelhaftes Angebot außerhalb von Stoßzeiten. Zu geringe Flexibilität des Angebots stellen für etwa drei Viertel der Fachleute eine sehr oder eher große Barriere dar.

Weiters sind zu lange Fahrzeiten, zu wenig Platz für Kinderwagen, Fahrräder oder großes Gepäck und die aufwendige Gepäckmitnahme für mehr als die Hälfte große Barrieren bei der Nutzung öffentlicher Mobilitätsangebote. Als eher kleine Barrieren werden die zu hohen Kosten, eine aufwändige Fahrplanauskunft und unzureichende Barrierefreiheit der Fahrzeuge gesehen.

Offene Frage nach weiteren Barrieren:

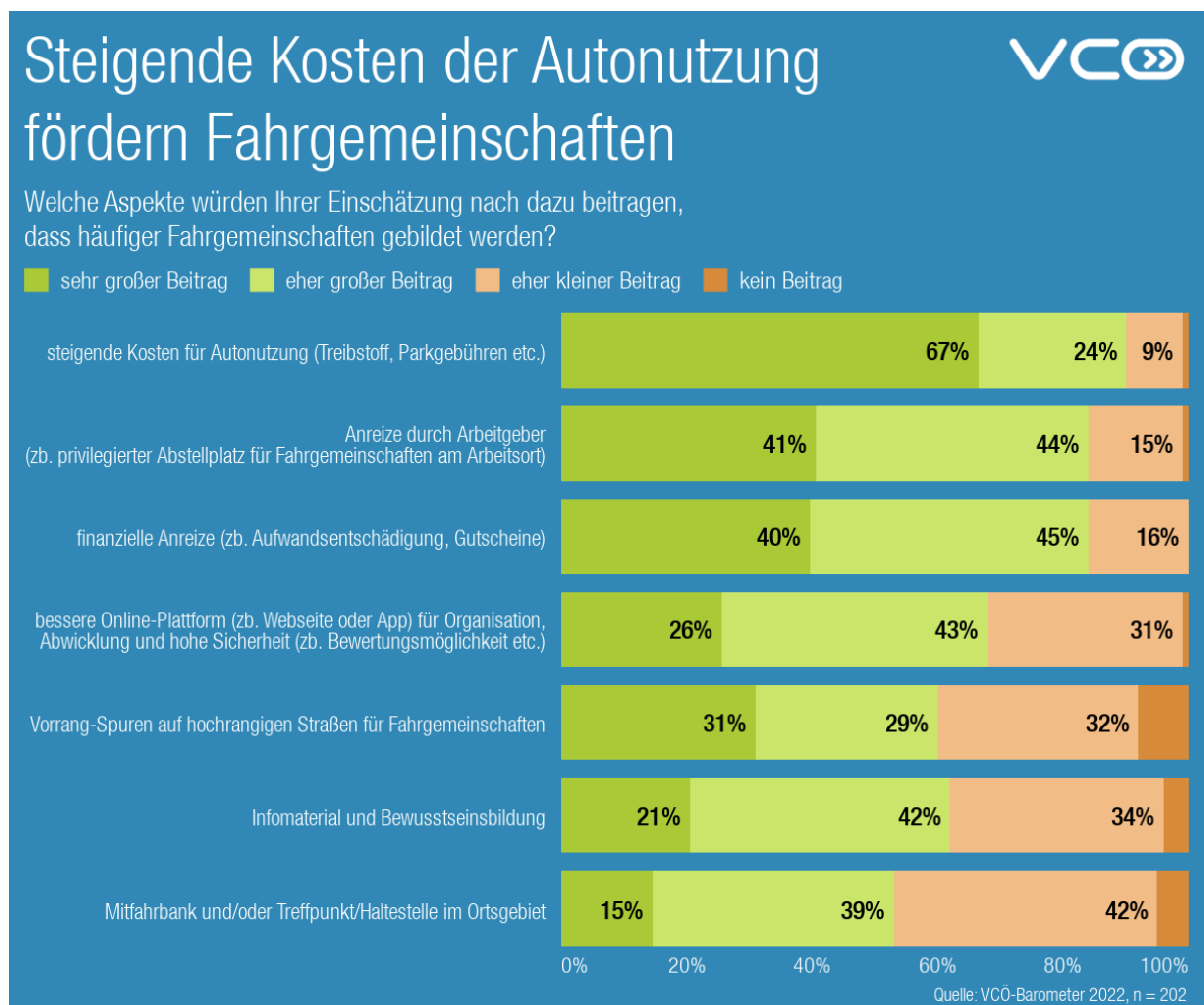
Die häufigsten Antworten bei der offenen Zusatzfrage betreffen die Bequemlichkeit und die

Gewohnheit. Um das zu ändern, wird die Verbesserung des Images Öffentlicher Verkehrsmittel vorgeschlagen.

Eine große Barriere ist laut einigen Fachleuten, dass es keinen Druck gibt, auch keinen finanziellen Druck, Gewohnheiten zu ändern. Darüber hinaus ist es auch fehlendes Wissen: einerseits um die schon bestehenden Angebote des Öffentlichen Verkehrs, andererseits um die tatsächlichen Kosten des Auto-Fahrens und -Besitzens. Die fehlende Kostenwahrheit im Verkehr und die autogerechte Gestaltung des Straßenraumes verhindern laut Einschätzung einiger Fachleute die häufigere Nutzung öffentlich zugänglicher Mobilität. Weitere Faktoren, die angesprochen werden, sind ein fehlendes Sicherheitsgefühl in Öffentlichen Verkehrsmitteln, deren Unpünktlichkeit, Unzuverlässigkeit und mangelnde Flexibilität.

Frage 8:

Welche Aspekte würden Ihrer Einschätzung nach dazu beitragen, dass häufiger Fahrgemeinschaften gebildet werden?



Fast alle befragten Expertinnen und Experten sehen in steigenden Kosten für die Autonutzung einen Beitrag für die häufigere Bildung von Fahrgemeinschaften. 91 Prozent von ihnen halten den Beitrag für sehr oder eher groß. Rund 85 Prozent sehen in Anreizen durch Arbeitgeber und finanzielle Anreize einen sehr oder eher großen Beitrag zur häufigeren Bildung von Fahrgemeinschaften. Ein weiterer Anreiz mit großem Beitrag ist eine bessere Online-Plattform für Organisation, Abwicklung und Sicherheit. Weitere Aspekte sind Vorrang-Spuren für Fahrgemeinschaften sowie Infomaterial und Bewusstseinsbildung. In der Bereitstellung von Mitfahrbanken, Treffpunkten oder Haltestellen im Ortsgebiet sehen nur 53 Prozent der befragten Fachleute einen großen Beitrag.

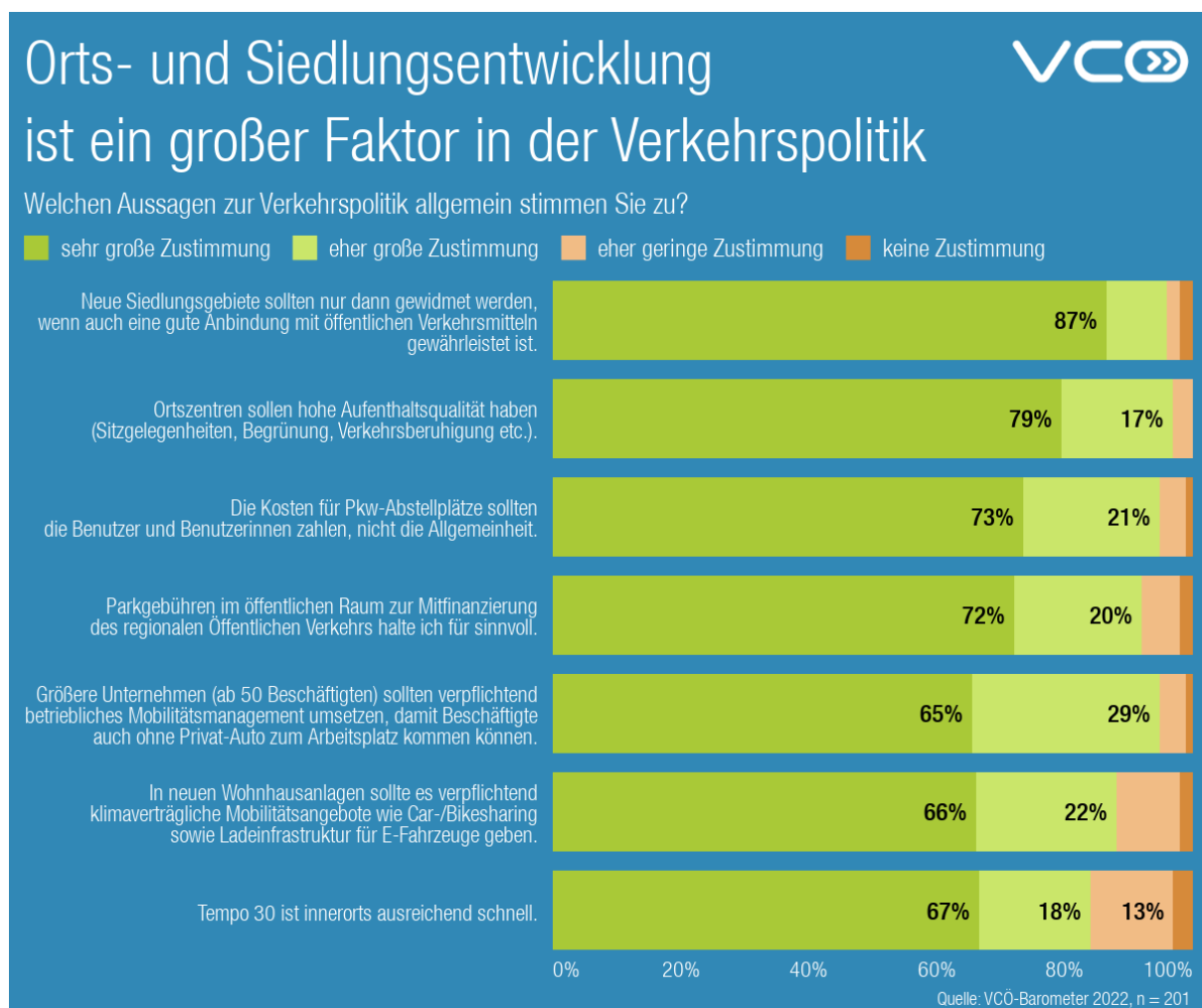
Offene Frage nach weiteren Aspekten:

Als weitere Aspekte, die zur Bildung von Fahrgemeinschaften anreizen sollen, werden flexiblere Arbeitszeiten und ein Bewusstsein dafür, dass viele Menschen keine 9-to-5 Jobs haben, genannt. Konkrete Beratung in Gemeinden und verpflichtend in Betrieben werden als wirkungsvolle Maßnahme angesehen. Darüber hinaus brauche es Informationsmaterial zur Bewusstseinsbildung

und die Vorbildwirkung, zum Beispiel von Personen aus der Führungsebene. Zu den Vorrang-Spuren wird angemerkt, dass diese ideal mit Vorrang-Spuren für Öffentliche Verkehrsmittel kombinierbar wären. Als Best-Practice-Beispiel wird Frankreich angeführt, wo es auch aufgrund hoher Maut-Gebühren viele Angebote in Mitfahrbörsen gibt.

Frage 9:

Welchen Aussagen zur Verkehrspolitik allgemein stimmen Sie zu?



97 Prozent der befragten Expertinnen und Experten gaben sehr große oder große Zustimmung zur Aussage, dass neue Siedlungsgebiete nur dann gewidmet werden sollten, wenn auch eine gute Anbindung mit Öffentlichen Verkehrsmitteln gewährleistet ist. Auch die weiteren Maßnahmen erhielten sehr oder eher große Zustimmung von über 90 Prozent. Dazu zählen, dass Ortszentren hohe Aufenthaltsqualität haben sollen und die Kosten für Pkw-Abstellplätze die Nutzenden zahlen sollen. Darüber hinaus auch, dass Parkgebühren im öffentlichen Raum zur Mitfinanzierung des Öffentlichen Verkehrs herangezogen werden sollen und dass größere Unternehmen zu betrieblichem Mobilitätsmanagement verpflichtet werden sollen. 88 Prozent bzw. 85 Prozent sehr oder eher große Zustimmung erhielten die Aussagen, dass in neuen Wohnhausanlagen verpflichtend klimaverträgliche Mobilitätsangebote errichtet werden sollten und dass innerorts Tempo 30 eingeführt werden sollte.

Generell erhielten die verschiedenen Aussagen zur Verkehrspolitik große Zustimmung: die Summe aus sehr großer, großer und eher großer Zustimmung lag nie unter 95 Prozent.

Frage 10:

Welche nächsten Schritte müssen von wem gesetzt werden, um das Ziel einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie möglichst rasch in die Praxis umzusetzen?

Die Antworten der Fachleute zu den notwendigen nächsten Schritten für die Umsetzung einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie lassen sich grob in fünf Themenbereiche clustern:

1. Ausbau des Angebots
2. Raumordnung
3. Umsetzungsstrategie
4. Finanzierung
5. Kostenwahrheit für den Autoverkehr

Der am häufigsten genannte, nächste Schritt betrifft den massiven Ausbau Öffentlicher Verkehrsmittel und bedarfsorientierter Angebote, vor allem auch im ländlichen Raum. Mehr und häufigere Verbindungen, dichte und abgestimmte Taktung und ein möglichst einfaches und einheitliches Informations- und Buchungssystem für alle Verkehrsangebote sind dabei die Kriterien. Darüber hinaus wird auch ein Ausbau der Rad- und Fußwegeninfrastruktur nicht nur in Zentren, sondern auch außerorts gefordert.

Ein weiterer wichtiger Schritt wird in den Gesetzen und Bestimmungen der Raumordnung gesehen. Dazu zählen laut den Fachleuten Flächenwidmungen und eine konsequente Orientierung an den Güteklassen für den Öffentlichen Verkehr, sodass vorrangig in Gegenden mit guter Anbindung gebaut wird. Auch die Wohnbauförderung sollte darauf ausgerichtet werden.

Um die Umsetzung zu koordinieren, wird von den Fachleuten als wichtiger Schritt die Erstellung eines einheitlichen österreichweiten Konzepts für ein flächendeckendes Mobilitätsangebot genannt. Eine klare Definition der Mobilitätsgarantie mit Mindeststandards soll dabei helfen. Auch Sanktionsmöglichkeiten bei Nichteinhaltung gemeinsam vereinbarter Zielsetzungen werden angedacht.

Ähnlich häufig wie eine Umsetzungsstrategie wird auch der Aspekt der Finanzierung genannt. Diese soll langfristig sichergestellt und vom Bund garantiert werden, beispielsweise durch eine gesetzliche Absicherung.

Von vielen Fachleuten wird die Kostenwahrheit für den Autoverkehr als wichtiger Aspekt für die Umsetzung eines flächendeckenden Mobilitätsangebot gesehen. Dadurch sollen Anreize geschaffen werden, auf klimaverträgliche Mobilität umzusteigen und gleichzeitig Mittel zur Finanzierung neuer öffentlicher Mobilitätsangebote geschaffen werden.

Weitere häufig genannte nächste Schritte sind die Einführung eines verpflichtenden Mobilitätsmanagements für Betriebe, die Ausweitung des Klimatickets, Bewusstseinsbildung und die Ernennung einiger Vorbild-Gemeinden, in denen die Umsetzung zuerst stattfindet und die als Beispiel für andere dienen sollen.

Zur Frage, wer die nächsten Schritte umsetzen soll, werden Bund, Länder, Verkehrsverbände und Gemeinden aufgezählt, jeweils mit anderen Zuständigkeiten. Manche Fachleute erachten ein politisches Bekenntnis auf Bundes- und Landesebene als nächsten wichtigen Schritt, um die Umsetzung politisch abzusichern. Auch ein Volksbegehren wird vorgeschlagen. Es wird außerdem auf schon bestehende Wissensgrundlagen und Lösungsansätze hingewiesen und dass vor allem deren Umsetzung forciert werden muss.

Frage 11:

Wie soll der durch die Umsetzung einer flächendeckenden Mobilitätsgarantie entstehende Mehraufwand finanziert werden?

Die große Mehrheit der befragten Fachleute ist der Meinung, dass der finanzielle Mehraufwand durch die Internalisierung der externen Kosten des Kfz-Verkehrs abgedeckt werden soll. Dazu werden viele Maßnahmen im Bereich von Steuern und Abgaben genannt: Erhöhung der CO₂-Steuer, Erhöhung der Mineralölsteuer und der Normverbrauchsabgabe sowie Einführung einer Kerosinsteuer. Des Weiteren Erhöhung von Parkgebühren und allgemein die Ausweitung von Parkraumbewirtschaftung, Einführung von City-Mautgebühren und Einführung einer kilometerabhängigen Maut für Pkw und Lkw, die auch auf Landes- und Gemeindestraßen gilt (flächendeckendes Roadpricing, Straßenbenutzungsgebühren).

Manche Fachleute sind der Meinung, die so generierten Einnahmen sollten für den Ausbau der Mobilitätsgarantie zweckgewidmet werden. Durch die Abschaffung fossiler Subventionen und durch Umschichtungen im Budget von Ausgaben für Straßen zu Ausgaben für Öffentlichen Verkehr könnten große Mittel freigesetzt werden, die zur Finanzierung der Mobilitätsgarantie verwendet werden sollten. Konkret genannt wurde etwa die ausstehende sozialökologische Reform beim Pendelpauschale, wodurch sich die Zahl der Anspruchsberechtigungen reduzieren ließe.

Von mehreren Fachleuten wird auch bedacht, dass durch die Umsetzung der Mobilitätsgarantie große Einsparungen möglich sind: keine Ausgaben für weiteren Straßenbau und geringere Ausgaben für den Straßenerhalt, da mit weniger Verkehr gerechnet wird. Darüber hinaus Einsparungen bei Gesundheitskosten und weniger Strafzahlungen aufgrund der Nichterreichung von EU-Klimazielen. Eine weitere, verkehrsunabhängige jedoch häufig genannte Finanzierungsmöglichkeit ist die Einführung von Vermögens- und Erbschaftssteuern.

Als möglicher Sektor zur Generierung von Einnahmen wird der Bereich der Raumordnung von den befragten Fachleuten öfters genannt. Die Vorschläge beinhalten die Einführung von Abgaben für unbebautes gewidmetes Bauland und Leerstand, die Einführung einer Versiegelungsabgabe, Planwertabgaben bei Umwidmungen, Änderungen bei der Grundsteuer und die Einführung einer Mobilitätsabgabe bei der Neuwidmung von Bauland. Weiter angeführte Möglichkeiten sind eine Extra-Abgabe im Tourismus und die Einbeziehung von Unternehmen durch Verkehrsanschlussabgaben oder Strafzahlungen, wenn Unternehmen keine entsprechenden Mobilitätskonzepte für ihre Betriebsstandorte vorlegen.

Manche Fachleute fordern auch die Einführung einer zweckgebundenen Steuer, zum Beispiel analog der U-Bahn-Steuer in Wien oder den GIS-Gebühren, oder die Einführung einer sozial gestaffelten Mobilitätsabgabe. Darüber hinaus werden auch die Finanzierung über den Ticketverkauf und durch EU-Förderungen genannt.

6. Genannte Good Practice-Beispiele

Titel - Beschreibung
Großstädte: Wien, Kopenhagen, Singapur, Helsinki, Bogotá (Kolumbien)
Luxemburg (gratis ÖV), Niederlande (v.a. Utrecht; Bikesharing an jedem Bahnhof, guter Öffentlicher Schienenverkehr), Flandern (Belgien)
Schweiz – Mindeststandards für den Öffentlichen Verkehr, verdichtete Bebauung statt Zersiedelung, Swisspass als Basis eines einheitlichen und beinahe allumfassenden Ticketings, netzweiter integraler Taktverkehr, Postbussystem
Vorarlberg (v.a. Bregenzerwald, Rheintal, Montafon) – Landbus Vorarlberg, Taktverkehr, Anrufsammel-Taxi, Anrufbus Unterland, guter Basis ÖV, Bike&Ride relativ weit fortgeschritten, Nachtexpress
Projekt Domino – 3 Pilotregionen in NÖ, Salzburg, OÖ – Mobility as a Service
LILA (Urlaubsregion Villach, Faaker See, Ossiacher See) – Routenplaner, Sammeltaxi
GUST mobil (Großraum Graz)
Alpine Pearls (z.B. Werfenweng, Hinterstoder) – touristische Mobilitätsgarantie
Baden-Württemberg (noch in der Umsetzung aber hohe Ziele), Freiburg/Breisgau, Karlsruhe
Mobilcard Krenglbach und Bad Schallerbach
Virgen in Osttirol – Projekt Mobil in Osttirol
Region Weißensee (Kärnten)
Go Mobil in Kärnten - Anrufsammeltaxi
Kufstein – flächendeckendes Carsharing und Bikesharing
Wipptal in Tirol – S-Bahn im Halbstundentakt und passende Busanschlüsse
TIM Graz – Mobilitäts-Hotspots
Region Amstetten – EMIL Fahrtendienst – sehr gute Ergänzung für die letzte Meile und bedarfsorientiertes Fahren
App wegfinder – Fahrplaninformation und durchgängiges Ticketing
Klaus/Pyhrnbahn – Dorfmobil

Eichgraben – Mikro-ÖV System
München – Perlenprinzip des Siedlungsbaus: nur an Netzknoten des S-Bahnnetzes darf es zu neuen bzw. erweitertem Siedlungsbau kommen
Südtirol
Region Kitzbüheler Alpen – Gästekarte ist Fahrkarte im Nahverkehr, garantierte Vorortmobilität
Nordrhein-Westphalen, Region Hannover – zahlen Erstattung bzw. alternatives Verkehrsmittel ab einer Verspätung von 20 Minuten
Ausbau von P+R und Bike+Ride an ÖBB Haltestellen (z.B. steirischer Zentralraum, Podersdorfer Linie)
Stadt Salzburg: beim P+R Süd ist in der Parkgebühr für einen Pkw ein Öffi-Ticket für die Stadt für 5 Personen inbegriffen
9-Euro Ticket in Deutschland: als Einstieg und um das Thema ins Gespräch zu bringen