

Zusammenfassung

VCÖ-World Café:

Mobilitätsdienstleistungen für Region und Stadt-Umland -
Mobility as a Service am Beispiel Niederösterreichs

VCÖ-World Café

Mobility as a Service am Beispiel Niederösterreichs

23. Jänner 2020, 09:00 bis 12:00 Uhr, FH St. Pölten

Mobilitätsdienstleistungen für Region und Stadt-Umland

Die Zahl der Zweit- und Drittautos hat in Niederösterreich in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Oft ist die Anschaffung von Zweitautos die Folge davon, dass es an öffentlichen Verkehrsverbindungen mangelt. Es besteht also großer Handlungsbedarf, aber auch viel Potenzial, allein zurückgelegte Autofahrten auf den Öffentlichen Verkehr zu verlagern. Dafür ist besonders auf Hauptstrecken ein gutes Angebot nötig. Als Ergänzung ist ein nachfragebasiertes Angebot sicherzustellen, um auch für die sogenannte letzte Meile (Wege zur und von der nächsten Station oder Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs) eine klimaverträgliche und vom eigenen Pkw unabhängige Mobilitätsoption zu bieten. Wie so etwas gelingen kann, wurde beim VCÖ-World Café in Niederösterreich mit über 80 Fachleuten aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft diskutiert.

Keynote 1: MaaS in der Region (Tobias Haider, mobyome)

Tobias Haider beschäftigt sich bereits seit Jahren intensiv mit neuen Mobilitätsdienstleistungen unter dem Schlagwort „Mobility as a Service“. Er macht darauf aufmerksam, welche große Rolle die Regionen für das Vorantreiben der klimaverträglichen Mobilitätswende spielen. Denn im Vergleich zu den größeren Städten, wo nachfragebasierte Mobilitätsangebote und Sharing schon weiter ausgebaut sind, gibt es bei solchen Angeboten in vielen Regionen noch große Lücken – obwohl knapp 70 Prozent der Bevölkerung in Österreich in ländlichen Gebieten oder Kleinstädten leben.

In den letzten Jahren hat sich die Entwicklung von nachfragebasierten Mobilitätsangeboten deutlich beschleunigt. In Niederösterreich gibt es einige Vorreiter, wie zum Beispiel das ElektroMobil Eichgraben, bei dem freiwillige Fahrer und Fahrerinnen Fahrtendienste übernehmen. Hürden für die an sich einfache und unkomplizierte Nutzung gibt es aber noch: dieser Fahrtendienst ist zum Beispiel als Verein organisiert, dessen Mitglieder Vorrang bei der Nutzung haben. In rund 80 niederösterreichischen Gemeinden wird Carsharing angeboten. Oft sind das Einzelinitiativen, wie beispielsweise Vereine oder Gemeinden mit einem Gemeinschaftsauto. In dieser Form kann sich der oder die Einzelne nicht auf das Angebot verlassen, denn die Verfügbarkeit ist nicht sichergestellt. Auch bei Mitfahrbörsen ist eine Mobilitätsgarantie nicht gegeben, solange beispielsweise die Rückfahrt nicht sichergestellt ist.

Die Verknüpfung dieser Vielzahl an Einzelinitiativen untereinander hat jedoch ein sehr großes Potenzial. In Tirol wird die Verknüpfung aller Carsharing-Betreiber gerade umgesetzt. Hierbei sind Digitalisierung und geeignete Softwarelösungen ein wesentlicher Faktor. Die Zusammenfassung der Standorte und die Buchung der Fahrzeuge mittels einer einheitlichen App erleichtert die Nutzung deutlich. Mitglieder eines Sharing-Angebots haben automatisch

Zugang zu allen anderen Angeboten im Bundesland. Zusätzlich sollten die vorhandenen Angebote aktiv beworben werden, denn nur, wenn die Bevölkerung das Angebot kennt, hat es die Chance angenommen zu werden.

Regionale Beispiele wie dieses gilt es auch im größeren Rahmen umzusetzen. Die Vernetzung und Zusammenführung der Angebote ist im Moment die größte Herausforderung: alle Mobilitätsanbieter sollten Daten und Schnittstellen frei zugänglich zur Verfügung stellen. Dadurch wird ein integratives Service möglich und nach dem „One-Stop-Shop“-Prinzip wird mit einem Kauf das ganze Paket an benötigten Tickets bzw. Mobilitätsangeboten erworben. Wenn alle Mobilitätsbedürfnisse, für die bisher ein eigenes Auto benötigt wurde, von flexibel nutzbaren Mobilitätsdienstleistungen (nachfragebasierte Mobilitätsangebote, Car- und Ridesharing) genauso gut – oder sogar besser – erfüllt werden können, findet ein Perspektivenwechsel statt.

Keynote 2: Das Postbus Shuttle – Innovative Mobilität für Gemeinden (Silvia Kaupa-Götzl, ÖBB-Postbus GmbH)

Silvia Kaupa-Götzl macht deutlich, dass im ländlichen Raum die Wahlfreiheit bei der alltäglichen Mobilität nicht flächendeckend gegeben ist. Das Grundangebot im Öffentlichen Verkehr muss ausgebaut werden, zusätzlich braucht es aber auch nachfragebasierte Mobilitätsangebote, um die Lücken zu schließen.

Mikro-ÖV, wie beispielsweise das Postbus Shuttle, ist sowohl für die lokale Bevölkerung, als auch für Touristen geeignet. Vier Punkte sind hier wichtig:

1. Lücken schließen: Neben dem Bus oder Zug, der auf übergeordneten Verbindungen verkehrt, müssen innerhalb der Gemeinden die Querverbindungen und Zubringer zu den großen Stationen und Haltestellen mit Mikro-ÖV gestärkt werden.
2. Beschleunigen: Um konkurrenzfähig zum Privat-Pkw zu sein, braucht es Schnellzugverbindungen, eigene Busspuren sowie direkte (Express-)Verbindungen.
3. Letzte Meile: Statt wertvolle Flächen rund um Bahnhöfe und Knotenpunkte mit großen Parkhäusern und Parkplätzen zu versiegeln, bietet Mobility as a Service eine Alternative für die letzte Meile vom/zum Bahnhof
4. Anbindung sichern: Es gibt Orte, die generell nicht gut angebunden sind, hier gilt es eine Anbindung herzustellen und zu sichern.

Die Erfahrung aus zwei Pilotprojekten des Postbus Shuttle (in Kärnten und in Vorarlberg) zeigt, wie wichtig die Unterstützung der lokalen Bevölkerung, der Gemeinde und der lokalen Medien ist, damit das Angebot angenommen wird und auch außerhalb der Tourismussaison einen Mehrwert bieten kann. Neben einer Informations-Hotline ist eine gute Software wichtig, die sowohl als Buchungs- und Dispositionstool als auch als Kundeninformationsschnittstelle dient.

Individuelle Angebote, die flexibel über eine App gebucht werden können, werden immer wichtiger. Das Angebot soll an die Bedürfnisse der Kundinnen und Nutzer angepasst und regional verankert sein, um Arbeitsplätze in der Region zu sichern und leistbar zu bleiben. Silvia Kaupa-Götzl plädiert ebenfalls für eine rasche Integration aller Mobilitätsangebote. Diese über

Konkurrenzangst und Wettbewerbsdenken zwischen den verschiedenen Anbietern hinweg durchzusetzen, zählt zu den wichtigsten und dringendsten Herausforderungen in diesem Zusammenhang.

Ein neues Projekt der ÖBB-Postbus GmbH startet im Februar 2020: ab dann kann im ÖBB-Ticketshop der Postbus Shuttle-Transfer für die letzte Meile zum Zielort direkt zum Bahnticket dazugebucht werden. Mehrere Tourismusregionen haben diesen Service bereits angefragt.

Erkenntnisse aus den Diskussionen im World Café

Mit dem Blick auf vier verschiedene niederösterreichische Raumtypen – große niederösterreichische Städte wie St. Pölten, Wiener Neustadt, Baden, Krems; das Wiener Umland wie die Ballungsräume um Mödling oder Korneuburg; regionale Zentren und Kleinstädte; sowie ländliche, periphere Regionen – wurden im VCÖ-World Café die Chancen und konkrete Handlungsmöglichkeiten zur Umsetzung von Mobilitätsdienstleistungen diskutiert. Diskutiert wurde in mehreren wechselnden Runden zu jeweils rund acht Fachleuten an verschiedenen Thementischen. Die Thementische wurden von Tischgastgeberinnen und Tischgastgebern moderiert, die die zentralen Erkenntnisse für die Abschlussrunde gemeinsam zusammengefasst haben.

Nach drei angeregten Diskussionsrunden wurden die Ergebnisse von Edeltraud Haselsteiner (Urbanity – Architektur, Kunst, Kultur und Sprache), Susanna Hauptmann (Kapsch TrafficCom AG), Frank Michelberger (Ghega-Institut für integrierte Mobilitätsforschung) und Barbara Bilderl (Verkehrsverbund Ost-Region) am Podium vorgestellt.

Zwei Themen traten deutlich hervor, die in den Gesprächsrunden über alle vier Raumtypen hinweg besonders intensiv diskutiert wurden. Diese waren einerseits die Information und Bewusstseinsbildung über Mobilitätsangebote, sowie die Vereinfachung der Nutzung dieser durch Daten- und Angebotsintegration.

Information, Bewusstseinsbildung und Pilotprojekte: nachfragegesteuerte Mobilitätsangebote zum Thema und zum Alltag machen

Information zu den vorhandenen Mobilitätsangeboten ist die wichtigste Voraussetzung, um einen Umstieg der Bevölkerung auf diese Angebote zu fördern und somit Autofahrten zu reduzieren. Die Information ist transparent und niederschwellig zugänglich zu gestalten. Oft ist ein Angebot bereits vorhanden, aber die Bevölkerung weiß wenig darüber und nutzt es dadurch kaum. Genauso gibt es oft schon sehr gute Ideen oder Projekte beispielsweise in einer Nachbargemeinde, die als Vorbilder dienen und gut nachgeahmt werden könnten.

Da in Niederösterreichs größeren Städten sowie auch im Umland von Wien eine gewisse Vielfalt an Mobilitätsangeboten bereits vorhanden ist, ist es dort verhältnismäßig einfach möglich, Pilotprojekte umzusetzen. Bei diesen Pilotprojekten sollte auf eine gewisse Transferierbarkeit geachtet werden, das jeweilige Umland „grenzüberschreitend“ mitgedacht sowie der Handel und die Unternehmen der jeweiligen Region einbezogen werden. Das Mobilitätsangebot muss sichtbar sein und auch kommuniziert werden. Kommunikation und Information sind nicht nur gegenüber der Bevölkerung als potenziellen Nutzenden, sondern auch zwischen den Entscheidungsverantwortlichen auf Bezirk- und Gemeindeebene essenziell. Es braucht mehr

Vernetzung zwischen den unterschiedlichen Akteuren sowie einen guten Informationsfluss zwischen den Gemeinden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt, der sich durch diese niederschwellige und breite Information einstellt, ist die Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung der Bevölkerung. Denn durch lokale „Role Models“ wie zum Beispiel Bürgermeister und Bürgermeisterinnen, Gemeinden oder Vereine, die ein Service nutzen, wird die Bevölkerung auf ein Angebot aufmerksam und probiert dieses bald selbst aus. Genauso ist es wichtig „Good Practice“, also Erfolgsbeispiele aus anderen Orten zu teilen, um der Bevölkerung zu zeigen, was möglich ist. Die Vorbildwirkung solcher Projekte ist nicht zu unterschätzen. Um das Bewusstsein für verschiedene Mobilitätsangebote zu stärken, kann eine weitere Maßnahme sein, Mobilitätscoaching in Unternehmen zu verankern.

Tobias Haider unterstreicht die Bedeutung so eines Vorzeigeprojektes, denn sie verdeutlichen die Vision, wie die Zukunft ohne Auto aussehen kann. Eine klare Vision von der Mobilität der Zukunft fehlt vielen Menschen, auch aus Angst, es könnte schlechter werden. Wenn klug organisiert, bietet ein nachhaltiges Mobilitätssystem genau den gleichen Wert und Komfort, jedoch ohne die Abhängigkeit von Auto und Erdöl. Zum Auto haben viele eine emotionale Verbindung und benutzen es aus Gewohnheit. Es ist wichtig, mit diesen Gewohnheiten zu brechen – etwa durch Pilotprojekte, Tests, Neukunden-Angebote, Kampagnen in der Gemeinde oder am Arbeitsplatz – und dadurch sichtbar und erlebbar zu machen: „Es geht auch anders! Konzentrieren wir uns auf das, was sein wird und nicht auf das, was nicht mehr sein darf.“

Susanna Hauptmann gibt ein Beispiel, wie der Wert eines guten Mobilitätsangebots kommuniziert werden und die positive Auswirkung des vermeintlichen „Verzichts“ verdeutlicht werden kann. Wer auf ein Zweitauto verzichtet – oder es nicht mehr braucht, weil bessere Mobilitätsangebote zur Verfügung stehen – bekommt umgerechnet den Geldwert eines Urlaubs „geschenkt“. Auch Frank Michelberger meint, dass das „Mindset“ für eine Mobilitätswende in der Bevölkerung grundsätzlich schon vorhanden sei. Vor allem die Jugendlichen sind sensibilisiert, aber auch die Älteren seien empfänglich für diese Thematik. Mit positiver Kommunikation und einem zuversichtlichen Blick in die Zukunft kann viel bewegt werden.

Einheitliche Tickets durch Datenintegration: Kooperationen für verbessertes Angebot

Der zweite Kernpunkt, über den viel diskutiert wurde, betrifft die Vereinfachung beim Zugang und der Nutzung der Mobilitätsangebote. Durch ein einheitliches Tarif- und Ticketsystem werden Hemmschwellen bei der Benutzung abgebaut und das Angebot wird für mehr Personen zugänglich gemacht. Um das zu ermöglichen, ist das Teilen von Daten und Informationsgrundlagen über Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsanbietern dringend empfohlen. Hier ist eine gemeinsame Plattform möglich, jedoch müssen die Zuständigkeiten klar geregelt werden. Die Vielzahl der verschiedenen Anbieter, die sowohl Unternehmen, Vereine, die Öffentliche Hand oder private Initiativen sein können, erschwert die Integration. Allerdings führt die Digitalisierung und dadurch Vernetzung der unterschiedlichen Angebote meist zu einer besseren Übersicht der Mobilitätsangebote sowie zur wesentlich einfacheren Nutzung durch die Kunden und Kundinnen: Ziel ist ein einheitliches Ticket für alle Angebote. Mit solch einem „Mobilitäts-Abo“ wird für Mobilität gezahlt, nicht für einzelne

Fahrten. Aus Rücksichtnahme auf ältere Menschen ist darauf zu achten, zusätzlich zu einer App eine andere Buchungs- bzw. Bezahlungsmöglichkeit anzubieten.

Nicht nur für eine Vereinfachung beim Ticketkauf, sondern auch für die Entwicklung neuer Mobilitätsservices braucht es eine Datenverfügbarkeit, denn wer ein Service anbieten möchte ist von Daten abhängig. Genauso braucht es Schnittstellen und Standards sowie aufeinander abgestimmte Strategien. Neben den Daten an sich braucht es auch eine einfache und niederschwellige Möglichkeit, diese nutzen. Beim Schnittstellenmanagement ist dringend zu klären, bei welchen Stellen die Zuständigkeit und Entscheidungshoheit liegt. Ein Beispiel sind die Niederlande: dort gibt es bereits ein integriertes, also einheitliches landesweites Ticketsystem. Dieses konnte durch eine Verordnung umgesetzt werden. Die Abstimmung zwischen den unterschiedlichen Stakeholdern ist genauso wichtig wie das Schaffen der notwendigen Rahmenbedingungen, um handlungsfähig zu sein. Förderungs- bzw. Finanzierungssysteme sind der raschen Realisierung von Projekten oft im Weg (Budget kann nicht flexibel dort eingesetzt werden, wo es momentan sinnvoll oder notwendig wäre), genauso wie Bestimmungen in der Raum- und Bauordnung meist unflexibel sind. Die Anpassung dieser Rahmenbedingungen wird ein notwendiger Schritt sein, um neue Mobilitätsformen anbieten zu können.

Abschließend ist sich das Podium einig, dass ein langer Atem notwendig ist. Es muss langfristig gedacht werden, denn das Umlernen unseres Mobilitätsverhaltens geschieht nicht von heute auf morgen. Wichtig ist es dranzubleiben und die Angebote entsprechend den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen weiterzuentwickeln, Mut zu haben, auch neue Wege einzuschlagen – wie können z.B. Gemeinden entlastet werden? Lassen sich Mikro-ÖV-Lösungen auch anders finanzieren und die Planung und Umsetzung regional abstimmen? Langfristig werden sich nachfragebasierte Mobilitätsdienstleistungen als wichtiger Teil der alltäglichen Mobilität durchsetzen.