

VCÖ-Stakeholder Café

# Mobility as a Service und Sharing-Angebote in den Regionen

Zusammenfassung der Ergebnisse

Wien, im November 2018

# Inhalt

Inhalt.....	1
Begrüßung.....	2
Inhaltliche Inputs.....	2
Präsentation 1: Zukunft MaaS und Sharing: Chancen und Grenzen Arno Klamminger (Head of Technology, Austrian Institute of Technology) .....	2
Gesprächsrunde .....	3
Präsentation 2: Status Quo: Stand der Forschung und Praxis-Beispiele Tobias Haider (Geschäftsführer mobyome) .....	3
Stakeholder-Diskussion .....	4
Perspektive: Lokalpolitik .....	5
Perspektive: MaaS-/Sharing-Anbieter.....	5
Perspektive: Verkehrsverbünde / Verkehrsunternehmen .....	5
Perspektive: Regionale Betriebe .....	5
Perspektive: Bürgerinnen und Bürger / Vereine .....	6
Podiumsdiskussion.....	6

# Begrüßung

Christian Gratzner (VCÖ – Mobilität mit Zukunft) begrüßt die rund 60 Teilnehmerinnen und Teilnehmer des VCÖ-Stakeholder Cafés im Festsaal der Diplomatischen Akademie in Wien und gibt einen thematischen Einstieg in die Veranstaltung. In Österreich sind auch zu Spitzenzeiten maximal zehn Prozent der Autos gleichzeitig unterwegs. Die 1,4 Millionen Zweitautos in Österreich fahren im Schnitt nur 20 Kilometer pro Tag. Diese Tatsachen verdeutlichen, wie groß das Potenzial für Sharing im Mobilitätsbereich ist – es stellt sich insofern die Frage, ob die Ära des Privat-Pkw dem Ende zugeht.

## Inhaltliche Inputs

### **Präsentation 1: Zukunft MaaS und Sharing: Chancen und Grenzen**

#### **Arno Klamminger (Head of Technology, Austrian Institute of Technology)**

Mobility as a Service (MaaS) meint zum einen die Integration verschiedener Transport-Dienstleistungen auf Datenebene zu einem Angebot, um die Vielfalt der Mobilitätsangebote sichtbar und zugänglich zu machen. Ziel ist es, Angebote mit einem “single point of access” zu entwickeln. Zum anderen folgen MaaS-Konzepte dem Leitprinzip “Nutzen statt Besitzen”. Anstelle des Transportmittels steht also die Dienstleistung Mobilität im Zentrum des Angebots. Überregionale Trends, wie Urbanisierung, die Ausweitung des Speckgürtels, der Boom des Online-Handels, die flexibilisierte Arbeitswelt oder die Globalisierung haben Einfluss auf den Mobilitätsbedarf. Um MaaS als tragfähiges Konzept in der Gesellschaft etablieren zu können, gilt es, die Anforderungen, die Menschen an Mobilität stellen, zu kennen und zu berücksichtigen. Dazu zählen etwa Zuverlässigkeit, Flexibilität, Nachhaltigkeit oder Leistbarkeit. MaaS, sofern richtig gestaltet, hat das Potenzial, das Dilemma zwischen Bequemlichkeit und Ökologie aufzulösen. Ein Risiko besteht darin, keine kritische Masse der Bevölkerung mit MaaS-Angeboten zu erreichen. Die Attraktivität der Angebote muss deshalb hoch gehalten und Rahmenbedingungen geschaffen werden, unter denen MaaS auch unter suboptimalen Bedingungen, etwa in der Region, ökonomisch nachhaltig betrieben werden können. Ein allzu attraktives Angebot bringt wiederum das Risiko mit sich, zusätzlichen Verkehr zu generieren. Es gilt, die vorhandene Infrastruktur des Öffentlichen Verkehrs zu stärken und MaaS nicht als Alternative sondern Ergänzung zum Öffentlichen Verkehr zu etablieren.

Die Rolle der Forschung besteht nicht nur darin, MaaS weiterzuentwickeln und für die Nutzung zu optimieren, sondern auch darin, potenziell negative Rebound-Effekte zu antizipieren, um so Lösungsansätze und Gegenentwürfe entwickeln zu können. Forschung kann so als “enabler” der Wirtschaft auftreten, um Entscheidungen für die Implementierung von Angeboten am Markt

vorzubereiten. Die Stadt Wien hat das Potenzial, eine Vorreiterrolle einzunehmen und zum internationalen Kompetenzzentrum für umweltverträgliche, vernetzte Mobilität zu werden.

## **Gesprächsrunde**

- **Fluidtime (Michael Kieslinger, Geschäftsführer)**
- **GoUrban (Jonathan Gleixner, Gründer)**
- **iMobility (Gregor Fischer, Geschäftsführer)**
- **Upstream (Helmut Winhofer, Head of Technology und Prokurist)**

Wenn Mobilität erfolgreich sein soll, braucht es Angebote, die es ermöglichen, lückenlos von A nach B zu kommen. Dazu braucht es ein Ökosystem von Anbietern, die auf vielen verschiedenen Ebenen kooperieren. Die einfache Handhabbarkeit der integrierten Angebote ist ein wichtiges Ziel der Zusammenarbeit, Digitalisierung ist dabei ein Mittel zum Zweck. Bei Sharing-Angeboten wird in der Softwareentwicklung zunehmend auf Künstliche Intelligenz zurückgegriffen. Sharing Software ist mit der Herausforderung konfrontiert, Zielkonflikte zwischen der Angebots- und Nachfrage-Seite zu überwinden, etwa zwischen hoher, wirtschaftlich effizienter Flotten-Auslastung und möglichst hoher Fahrzeugverfügbarkeit. Neben der Integration vorhandener Angebote, muss das Angebot vielerorts auch noch weiter ausgebaut werden. Damit sich weitere, vielfältige MaaS-Anbieter etablieren können, muss eine digitale, öffentliche zugängliche Infrastruktur – ähnlich wie es Straßen- und Schieneninfrastruktur gibt – geschaffen werden. Sharing in der Region wird derzeit vielfach von engagierten Gemeinden und Initiativen am Leben gehalten, was jedoch auch zu einer starken Fragmentierung des Angebots führt, etwa in Bezug auf Tarifsysteme oder Zugangskriterien. Mobilitätsangebote sollen jedoch in jeder Situation verfügbar sein. Damit sich mehr Menschen für MaaS-Angebote und gegen einen Privat-Pkw entscheiden, müssen die Barrieren insbesondere auch für außertourliche Strecken, wie die Urlaubsfahrt, durch einheitliche, regionsübergreifende Systeme gesenkt werden. Eine weitere, zentrale Voraussetzung für MaaS in der Region, ist die Schaffung von Finanzierungssystemen, die nicht rein privatwirtschaftlich getragen werden.

## **Präsentation 2: Status Quo: Stand der Forschung und Praxis–Beispiele**

### **Tobias Haider (Geschäftsführer mobyome)**

Die Integration von Angeboten hin zu ausgereiften MaaS-Systemen ist in Österreich in der Stadt und der Region unterschiedlich weit fortgeschritten. Die erste Stufe der Integration stellt das Vorhandensein von gebündelter Information dar, diese ist in der Stadt annähernd komplett,

wohingegen in der Region erst die ersten Bedarfsverkehr in die Informationssysteme des Öffentlichen Verkehrs integriert werden. Die gebündelte Bezahlung von multimodalen Einzelstrecken, als zweite Stufe, ist in der Stadt zum Teil bereits möglich, in der Region beschränkt sich dieses Angebot auf den klassischen Öffentlichen Verkehr. Beispiele für vertragliche Mobilitätspakete, als letzte Stufe, finden sich bisher nur international, etwa mit Whim in Finnland. Die Schaffung einer gewissen Mobilitätsgarantie ist eine zentrale Herausforderung für die Etablierung von MaaS in der Region. Dazu muss der Blick auf die unterschiedlichen Anlässe und damit verschiedenen Ansprüche an Mobilität gelenkt werden. Während sich viele Wege innerhalb der Gemeinde mittels aktiver Mobilität und Bedarfsverkehr bewältigen lassen, können Bedarfsverkehr und Sharing auch Transportbedürfnisse außerhalb und zwischen Gemeinden abdecken. Für die Bewältigung regelmäßiger externer Pendelwege bietet sich etwa der Öffentliche Verkehr an, Sharing hingegen ist eher für Nicht-Routine Wege geeignet. Die Zahl der Bedarfsverkehr-Angebote wächst stetig, über 230 Angebote sind mittlerweile im Jahr 2018 in mehr als 600 Gemeinden in Österreich verfügbar. Ähnlich verhält es sich mit Carsharing, wo es bereits zumindest 70 Angebote in über 200 Gemeinden in Österreich gibt. Diese Angebote sind jedoch unterschiedlich weit entwickelt, die Palette reicht dabei vom professionellen Carsharing-Anbieter bis hin zu ehrenamtlich betriebenen Bürger-Bussen am Wochenende. Bedarfsverkehr kann aber nicht nur als Instrument der Daseinsvorsorge angesehen werden, sondern auch als wichtiger Bestandteil einer ökologischen Mobilitätswende, sofern Bedarfsverkehr dazu beiträgt, eine Verlagerung weg vom Privat-Pkw hin zu einem öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebot zu ermöglichen. Stadtumland und Kleinstädte rücken sodann im Gegensatz zur Peripherie ins Zentrum der Aktivitäten. Ziel ist der Lückenschluss mit dem Öffentlichen Verkehr auf der letzten Meile. Die digitale Verknüpfung komplementärer Angebote ist dabei essentiell. Bei ehrenamtlichen Angeboten stellt sich die Frage der Skalierbarkeit. Die Angebote haben oft beschränkte Kapazitäten und sind regional begrenzt. Weitmaschige Siedlungsstrukturen in der Region stellen eine weitere Herausforderung dar.

## Stakeholder-Diskussion

In der Stakeholder-Diskussion wurden die Veranstaltungsgäste gebeten, aus unterschiedlichen Perspektiven ein passendes MaaS-/Sharing-System im Rahmen einer fiktiven Kleinstadt (7.000 Einwohnerinnen und Einwohner, belebtes Stadtzentrum, Einkaufszentrum am Stadtrand ohne Anbindung an den Öffentlichen Verkehr, mehrheitlich Einfamilienhäuser, Gewerbegebiet mit mehreren Klein- und Mittelbetrieben, etc.) zu entwickeln. Die entstehenden Kleingruppen-Diskussionen wurden von Diskussionsleiterinnen und Diskussionsleitern moderiert.

## **Perspektive: Lokalpolitik**

Die Lokalpolitik stellt sich den Herausforderungen der Digitalisierung und dem technologischen Fortschritt. Dennoch braucht es in der Region nicht nur Anbieter von Sharing-Software, sondern Unternehmen, die auch physische Infrastruktur, etwa Fahrzeugflotten, bereitstellen. Die Lokalpolitik sieht ihre Rolle nicht im operativen Bereich, sondern als Vernetzer der Akteurinnen und Akteure. Sie hat zudem eine Rolle als Vorbild für die ganze Gemeinde. Der Kostenrahmen eines flächendeckenden MaaS-Angebotes überschreitet schnell das Budget der Gemeinde, planbare und langfristige Förderungen von Land und Bund sind daher notwendig.

## **Perspektive: MaaS-/Sharing-Anbieter**

Für die Region ist eine Vielfalt der Transportmittel zentral, etwa E-bikes, Lastenräder, Mitfahrbörsen und Carsharing. Zugleich ist eine hohe Auslastung für einen wirtschaftlichen Betrieb erforderlich. Anbieter wünschen sich seitens der Lokalpolitik "Auslastungs-Garantien", sowie unterstützende regulative Maßnahmen, wie etwa eine City-Maut. Ziel ist die Harmonisierung des individuellen Optimums der Nutzenden und Anbieter mit dem Systemoptimum.

## **Perspektive: Verkehrsverbünde / Verkehrsunternehmen**

Das größte Potenzial von MaaS wird im Lückenschluss, Stichwort erste und letzte Meile, sowie zu Schwachlastzeiten und auf Nicht-Routine-Wegen gesehen. Mit MaaS kann so der Bedarf an Zweit- und Drittautos reduziert werden. MaaS ist als Teil des Öffentlichen Verkehrs zu sehen, eine Trennung ist nicht sinnvoll. In Bezug auf Kosten ist eine ganzheitliche Betrachtung vorteilhaft, so können Einsparungspotenziale beim Öffentlichen Verkehr erkannt und umgesetzt werden. Die Rolle der Verkehrsverbünde liegt nicht in der Bereitstellung, sondern der Koordination und Integration der Angebote. Die Umsetzung einer gemeinsamen Datenplattform erfordert Interventionen der Öffentlichen Hand. Kooperationen müssen weiter gedacht werden, so können etwa die Immobilienwirtschaft oder Einzelhandelsbetriebe in die Planung von MaaS-Angeboten miteinbezogen werden.

## **Perspektive: Regionale Betriebe**

Es braucht einen konkreten Anlass, einen "pain" beziehungsweise einen gewissen Handlungsdruck (z.B. Parkplatznot) oder externe Anreize, damit regionale Betriebe sich überhaupt in der Verantwortung für Mobilitäts-Agenden sehen. Ohne Anlass gibt es keinen Grund, sich im Bereich Verkehr/Mobilität einzubringen. Ein Grund könnte allerdings auch eine Image-Kampagne beziehungsweise die Schaffung von Anreizen für qualifizierte Beschäftigte und Fachkräfte sein. Als

Voraussetzung wird jedoch eine gewisse Sicherheit und Unterstützung durch die Öffentliche Hand gesehen. Eine Möglichkeit für Kooperationen stellen zum Beispiel Mobilitätsverträge dar, die die Erreichbarkeit von Betriebsstandorten mittels öffentlich zugänglichen Verkehrsmitteln gewährleisten, Unternehmen sich dafür umgekehrt an den entstehenden Kosten beteiligen.

## **Perspektive: Bürgerinnen und Bürger / Vereine**

Die Nutzung von MaaS lässt sich leichter für Nicht-Routine-Wege, etwa den Besuch eines Konzerts, vorstellen. Vor allem während der Implementierungsphase können sich potenzielle Nutzerinnen und Nutzer so mit dem neuen Mobilitätsangebot vertraut machen. Eine Voraussetzung für die Nutzung ist die (gefühlte) Leistbarkeit. Maßnahmen zu mehr Kostentransparenz im Bereich von Privat-Pkw könnten dazu beitragen, Mobilitätskosten richtig einzuschätzen. Der Besitz von Smartphone oder Kreditkarte als Voraussetzung für die Nutzung von MaaS, schließt zahlreicher Personen aus. Auch sollten administrative Hürden, etwa die Anmeldung zu einem MaaS-System, niedrig sein. Unterstützung von MaaS-Systemen durch die Öffentliche Hand könnten dann als kritisch bewertet werden, wenn sichtbar in anderen Bereichen eingespart wird. Insgesamt sollte MaaS keine Konkurrenz zu Bestehendem (z.B. Privat-Pkw) sein, sondern den individuellen Handlungsspielraum erweitern. Menschen in der Region haben komplexe, individuelle Ansprüche an Mobilität. Es gilt daher, zielgruppenspezifische Angebote zu schaffen, die den verschiedenen Ansprüchen gerecht werden.

# Podiumsdiskussion

Es diskutieren die Diskussionsleiterinnen und Diskussionsleiter der unterschiedlichen Perspektiven:

- Lokalpolitik: Markus Gansterer (VCÖ – Mobilität mit Zukunft)
- Verkehrsverbünde/-unternehmen: Harald Buschbacher
- MaaS-/Sharing-Anbieter: Stefan Arbeithuber (MO.Point)
- Regionale Betriebe: Lena Reiser (Wirtschaftsagentur Wien)
- Bürgerinnen und Bürger / Vereine: Susanna Hauptmann (Kapsch TrafficCom)

Das Potenzial von MaaS liegt in der Region derzeit bei Nicht-Routine-Wegen. Das Wahrnehmungsfenster sporadischer Nutzung kann in weiterer Folge aber auch auf den Alltag übertragen werden. So kann die Verbreitung von MaaS-Angeboten sukzessiv vorangetrieben werden. Öffentliche Einrichtungen müssen dabei eine Vorbildrolle einnehmen. In den Gemeinden braucht es zentrale Koordinatoren und Koordinatorinnen, die als Ansprechpersonen für alle Akteurinnen und Akteure fungieren. Eine zentrale Hürde bei der Implementierung von MaaS für Routinewege in der Region ist die große räumliche Streuung bei gleichzeitig hoher, zeitlicher Dichte

der Wege. Bezüglich Mobilitätskosten wird als Problem wahrgenommen, dass die Kosten beim Privat-Pkw weniger offensichtlich sind, als bei MaaS-Angeboten beziehungsweise dem Öffentlichen Verkehr. Anschaffungskosten werden zum Beispiel selten in tagtäglichen Entscheidungen mitberücksichtigt, während bei einer Taxi-Fahrt die Kosten für jeden Kilometer deutlich sichtbar sind. Derzeit funktionieren bei MaaS-Angeboten Monatspauschalen von 30 bis 40 Euro, obwohl das tatsächliche Mobilitätsbudget pro Haushalt im Schnitt bei rund 350 bis 650 Euro liegt. Eventuell könnten sozial gestaffelte Kosten dazu beitragen, mittels MaaS-Systemen eine Mobilitätsgarantie zu schaffen. Neben Anreizen braucht es für eine nachhaltige Etablierung von MaaS auch Push-Faktoren, etwa legislative Rahmenbedingungen. Gemeinden können zudem beim Wohnbau eingreifen und Mobilität von Beginn an mitplanen. Da der Mensch ein soziales Wesen ist, sind auch soziale Aspekte der Mobilität, etwa zwischenmenschliche Interaktion, gemeinsame Tätigkeiten, wie Ausflüge und Einkaufen, nicht zu unterschätzen. MaaS muss als Erweiterung des Handlungsspielraums, nicht als Einschränkung kommuniziert werden und vor allem in den Regionen gilt: nur ein vielfältiges Mobilitätsangebot kann vielfältige Bedürfnisse abdecken.