

VCÖ-World Café

# Mobilitätswende vorantreiben

Zentrale Rolle des Öffentlichen Verkehrs

Zusammenfassung der Veranstaltung

Wien, im Mai 2019

In Österreich sind im Jahr 2018 mehr als 31 Milliarden Personenkilometer mit Bahn, Bus, Straßenbahn und U-Bahn zurückgelegt worden. Die Richtung, in die sich der Öffentliche Verkehr entwickelt, stimmt. Dennoch besteht das Problem, dass nicht nur der Öffentliche Verkehr deutlich zunimmt, sondern auch der Autoverkehr. Damit stellt sich die Frage, wie man ermöglicht, dass mehr Personen vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen.

## Inhaltliche Inputs

### **Input 1: Stephan Tischler (CMC Centre for Mobility Change, Universität Innsbruck)**

Im Bereich der Mobilitätsverhaltensänderung ist einiges in Bewegung. Der Radverkehr wird ausgebaut, der Öffentliche Verkehr verbessert, aber trotzdem ist wenig Veränderung im Verhalten sichtbar. Woran kann das liegen? Die Anteile des Öffentlichen Verkehrs steigen zwar, insgesamt steigt aber die Gesamtverkehrsleistung und die Anzahl der Pkw. Ein Zitat von Luc de Clapiers bringt das Dilemma auf den Punkt: „Mit Absichten kann man nicht berühmt werden“. Nur Maßnahmen, wie zum Beispiel Taktverdichtung und Infrastrukturausbau, werden nicht den gewünschten Effekt haben. Es ist nötig, veraltete Muster und Einstellungen aufzubrechen und die vorhandene Bereitschaft für die Mobilitätswende zu fördern. Vorbilder helfen dabei die breite Masse zu mobilisieren. Trump hat zwar das Klimaschutzabkommen aufgelöst, dadurch aber eine große Gegenbewegung mobilisiert. Die Medien nehmen Klimaschutz und Klimakrise als Thema auf, soziale Netzwerke verbreiten es und dadurch werden Vorbilder wie zum Beispiel Greta Thunberg präsent. Momentan besteht ein großes Sensibilisierungspotenzial in der Bevölkerung. Zusätzlich dazu bietet Digitalisierung eine weitere Möglichkeit das Mobilitätsverhalten positiv zu beeinflussen. Ein Beispiel dazu ist Fairtiq in Vorarlberg, eine App, die den Zugang zum Öffentlichen Verkehr erleichtert.

### **Input 2: Markus Gansterer (VCÖ – Mobilität mit Zukunft)**

Für den Verkehr ist es eine große Herausforderung bis zum Jahr 2050 aus den fossilen Energieträgern auszusteigen. Ein Vergleich der verschiedenen Verkehrsmittel Bahn/Bus/(E-)Auto zeigt, dass dies nur mit mehr Öffentlichen Verkehr möglich ist. Denn selbst wenn der ganze Pkw-Verkehr elektrifiziert wird, könnte man mit E-Mobilität den CO<sub>2</sub>-Ausstoß nur um ein Drittel reduzieren. Die restlichen zwei Drittel müssen durch Verkehrsvermeidung und -verlagerung reduziert werden. Die Ballungsräume spielen dabei eine große Rolle. Ein Großteil der Arbeitsplätze konzentriert sich in den Landeshauptstädten. Der Verkehr bündelt sich dort und durch Platzmangel ist es immer schwieriger die Straßeninfrastruktur weiter auszubauen. Neben den Städten braucht es auch die Regionen, um die Mobilitätswende zu erreichen. Außerhalb der Städte, das heißt nach Definition der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) in peripheren

Bezirken, leben etwas weniger als die Hälfte der Bevölkerung, stoßen aber mehr als die Hälfte des CO<sub>2</sub> des Verkehrs aus. Um das zu ändern ist es notwendig und wichtig die rund 120 regionalen Zentren gut an das öffentliche Verkehrsnetz anzubinden und somit eine Basis für die Mobilitätswende in den Regionen zu schaffen.

## **Wo stehen wir? Derzeitige Problembereiche und künftige Herausforderungen im öffentlichen Verkehr**

**Angela Berger (Verband der Bahnindustrie):** Österreichs Bahnindustrie ist zwar eine der Weltmeister in bahnspezifischen Patenten, steht aber trotzdem vor vielen Herausforderungen. Eine davon ist Digitalisierung und damit verbundene Automatisierung, um die Infrastruktur besser nutzen zu können. Eine weitere Herausforderung ist die Elektrifizierung der Dieselloks mittels Oberleitungen, batteriebetriebenen Zügen oder Wasserstofftechnologie. Im Bereich der Stadt- und Regionalplanung ist es nötig, den Öffentlichen Verkehr viel stärker zu berücksichtigen.

**Andreas Hacker (Stadt-Umland-Management):** Die größte Schwierigkeit besteht darin, den Menschen in regionalen Räumen und Stadtrandgebieten die „Angst“ vor der Urbanität zu nehmen und es gilt zu zeigen, dass eine dichtere Stadt- und Siedlungsentwicklung auch hohe Lebensqualität bieten kann.

**Heinz Högelsberger (Arbeiterkammer AK Wien):** Man hat in den letzten Jahren zugelassen, dass sich die Unternehmen aus der Verantwortung ziehen, wenn es darum geht wie ihre Beschäftigten zu Arbeit gelangen sollen. Die Unternehmen sollten wieder mehr zur Verantwortung gezogen werden was Standortwahl, Arbeitszeit und Erreichbarkeit angeht. Man braucht intelligente und sozialverträgliche Push-Maßnahmen.

**Susanne Wolf-Eberl (Research & data competence OG):** Bei der jungen Bevölkerung ändert sich momentan das Mobilitätsverhalten sehr, das ökologische Interesse ist vorhanden. Sie sind begeisterte Nutzerinnen und Nutzer des Öffentlichen Verkehrs, reflektieren ihr Verhalten aber noch nicht und unternehmen viele Flugreisen. Hier gilt es sie zu sensibilisieren, denn die junge Generation wird einen anderen Lifestyle (Work-Life-balance, Homeoffice) haben. Je früher positive Erlebnisse mit dem Öffentlichen Verkehr gemacht werden, desto mehr wird er später genutzt. Da die Jugend am Land noch viel mehr mit dem Auto sozialisiert worden ist, entsteht im späteren Leben eine gewisse Distanz zum Öffentlichen Verkehr, die es gilt durch Aufklärung in Schulen zu überbrücken.

**Harald Frey (TU Wien):** Es braucht einen vollständigen Paradigmenwechsel in der Ausrichtung der Finanzierung, denn den Entscheidungsträgern ist noch nicht klar, dass jeder Euro der in den

Straßenverkehr gesteckt wird den Öffentlichen Verkehr strukturell schwächt. Zusätzlich gibt es nach wie vor strukturelle Rahmenbedingungen, die das individuelle Mobilitätsverhalten beeinflussen. ein Beispiel dafür wäre die Stellplatzverordnung und Parkraumbewirtschaftung.

## Diskussionsrunden World Café

Es fanden drei Diskussionsrunden aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Kleingruppen statt. Je vier Kleingruppen legten den Fokus der Diskussion auf:

- a) Öffentlicher Verkehr in Stadt und Ballungsraum
- b) Öffentlicher Verkehr im ländlichen Raum

Diese Fragestellungen wurden in den drei Runden diskutiert:

1. Runde: Welche unterschiedlichen Ansprüche an den Öffentlichen Verkehr (Fahrgäste, Klimaschutz, Verkehrsprobleme, Wirtschaft) bestehen derzeit? Welche Trends gibt es vor allem hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens, welche (neuen) Bedürfnisse müssen beachtet werden?
2. Runde: Für einen raschen und flächendeckenden Ausbau des Angebots im Öffentlichen Verkehr: Welche Stakeholder sind von Bedeutung, welche Arten von Kooperationen bzw. welche Perspektivenwechsel können von Nutzen sein? Welche weiteren Rahmenbedingungen braucht es dazu?
3. Runde: Wie sehen konkrete Maßnahmen und Lösungen aus, um Menschen zum Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr zu motivieren? Gibt es Unterschiede bei Schiene und Straße?

Am Podium wurden die Ergebnisse aus den Diskussionsrunden von Regina Rausch (Land NÖ), Nadine Haufe (TU Wien), Georg Huemer (Verkehrsverbund Ost-Region) und Klaus Garstenauner (ÖBB-Personenverkehr) zusammengefasst und vorgetragen.

Im Folgenden sind die wichtigsten Ergebnisse kurz zusammengefasst.

### **a) Öffentlicher Verkehr in Stadt und Ballungsraum**

- 1. Runde: Welche unterschiedlichen Ansprüche an den Öffentlichen Verkehr (Fahrgäste, Klimaschutz, Verkehrsprobleme, Wirtschaft) bestehen derzeit? Welche Trends gibt es vor allem hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens, welche (neuen) Bedürfnisse müssen beachtet werden?**

In der Stadt ist der Öffentliche Verkehr wesentlich präsenter als in ländlichen Regionen. Jugendliche haben eine andere „Art“ mobil zu sein, sie wollen ihr Rad mitnehmen, sind besser zu Fuß unterwegs und sie stört es nicht, wenn die Haltestelle auch mal weiter weg ist. Da Jugendliche mit digitalen Medien aufgewachsen sind, ist der Ticketkauf für sie keine große Hürde. Das Serviceangebot ist genauso wie Flexibilität und Kostenflexibilität ein wichtiger Anspruch. Nutzerinnen und Nutzer sollten als Kundinnen und Kunden gesehen werden. Ein einheitliches Ticketsystem soll die Nutzung vereinfachen, Wissenslücken über das System sollen in der breiten Masse behoben werden. Als Beispiel wird die Frage aufgeworfen, ob man mit einem Wiener Linien Ticket auch mit dem Railjet vom Flughafen nach Wien fahren kann. Aber nicht nur die Ansprüche von Jugendlichen sollen gedeckt werden, sondern auch die Bedürfnisse von Menschen im gehobenen Alter oder Menschen, die mit Kinderwagen unterwegs sind oder Menschen, die mobilitätseingeschränkt sind. Dafür müssen physiologische wie auch digitale Barrieren aufgehoben werden.

Auch in der Stadt orientiert sich der Öffentliche Verkehr an den Arbeitsverkehr, der Freizeitverkehr spielt dabei eine untergeordnete Rolle, sollte aber genauso berücksichtigt werden. Die Ausgestaltung von Haltestellen und dem Öffentlichen Verkehr als Gesamtheit ist zu beachten. Haltestellen sollten nicht nur Ein- und Ausstiegspunkte sein, sondern Servicepoints mit Fahrradboxen, Schließfächern und ähnlichem. Ein Paradigmenwechsel ist nötig, damit sich die Verkehrsplanung ändert und nicht mehr auf den Pkw-Verkehr ausgerichtet ist. Den jungen Menschen ist die Steckdose in der U-Bahn wichtiger als das eigene Auto.

**2. Runde: Für einen raschen und flächendeckenden Ausbau des Angebots im Öffentlichen Verkehr: Welche Stakeholder sind von Bedeutung, welche Arten von Kooperationen bzw. welche Perspektivenwechsel können von Nutzen sein? Welche weiteren Rahmenbedingungen braucht es dazu?**

Das Thema des Klimaschutzes ist in der breiten Öffentlichkeit und der Politik präsent und hier gibt es die Möglichkeit den Öffentlichen Verkehr als Lösungsoption zu setzen. Rückmeldungen von den Fahrgästen selbst sind ebenfalls wichtig, um zu wissen wo Verbesserungsbedarf besteht und was gut und gerne angenommen wird. Nebenaspkte sind unter anderem der Wohnbau, denn Parkplatz- und Garagenbau kosten nur Geld und durch eine Abschaffung der Stellplatzverordnung kann der Öffentliche Verkehr profitieren. Arbeitgeber sind ebenfalls als Verbündete zu sehen und sollten zur Verantwortung gezogen werden, denn junge gut ausgebildete Fachkräfte wollen ohne Auto zu ihrem Arbeitsplatz gelangen.

### **3. Runde: Wie sehen konkrete Maßnahmen und Lösungen aus, um Menschen zum Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr zu motivieren? Gibt es Unterschiede bei Schiene und Straße?**

Maßnahmen sind:

- Finanzielle Anreize wie City-Maut, Parkraumbewirtschaftung
- Politische Anreize wie Abschaffung der Pendlerpauschale, Kfz-Verkehr unattraktiver gestalten
- Verbesserung des Images, alte Rollenmodelle modernisieren
- Verkehrserziehung in Schulen, um Kindern den Öffentlichen Verkehr näher zu bringen
- Den begrenzten öffentlichen Raum in der Stadt sinnvoll verteilen
- Einen gemeinsamen geteilten systematischen Planungsansatz für die Schienenachsen in der Metropolregion in das Umland hinaus auf Basis eines integrierten Taktfahrplans schaffen

### **b) Öffentlicher Verkehr im ländlichen Raum**

#### **1. Runde: Welche unterschiedlichen Ansprüche an den Öffentlichen Verkehr (Fahrgäste, Klimaschutz, Verkehrsprobleme, Wirtschaft) bestehen derzeit? Welche Trends gibt es vor allem hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens, welche (neuen) Bedürfnisse müssen beachtet werden?**

Die Ansprüche an den Öffentlichen Verkehr in der Region sind nicht viel anders als in Ballungsräumen und Städten. Es wird genauso eine Dichte und Flexibilität gefordert, nur müssen die Lösungen dafür anders gestaltet sein, und zwar flexibler.

Dieser Wunsch nach Flexibilität ist gleichzeitig auch ein erkennbarer Trend. Die Lebensumstände und Arbeitsverhältnisse ändern sich zwar (z.B. Homeoffice), die Nachfrage nach Mobilität bleibt aber erhalten und muss andere Bedürfnisse versorgen. Dadurch muss der klassische Arbeits- und Schulverkehr – in der Früh fährt der Bus zum Bahnhof, am späten Nachmittag zurück – angepasst und ausgebaut werden.

Weitere Ansprüche sind ein einfacher Zugang zu Informationen und Ticketkauf. Die gesamte Mobilitätskette sollte durch einen einzigen und einfachen Ticketing- und Buchungsvorgang abgedeckt sein. Der Trend dazu ist in der Digitalisierung zu finden, die schon jetzt, vor allem jungen Nutzergruppen, den Ticketkauf erleichtert.

**2. Runde: Für einen raschen und flächendeckenden Ausbau des Angebots im Öffentlichen Verkehr: Welche Stakeholder sind von Bedeutung, welche Arten von Kooperationen bzw. welche Perspektivenwechsel können von Nutzen sein? Welche weiteren Rahmenbedingungen braucht es dazu?**

Stakeholder sind im Prinzip alle, die Nutzerinnen und Nutzer genauso wie die Öffentliche Hand, Städte und Gemeinden, die eine immer stärkere Rolle bekommen. Wichtig sind vor allem Jugendliche, die Fahrgäste der Zukunft, und ihre Bedürfnisse. Nicht zu vergessen ist außerdem die Gruppe jener, die derzeit nicht mit Öffentlichem Verkehr fahren und die damit verbundenen Fragen, wieso sie keine öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Was braucht es, damit diese Personen Fahrgäste werden?

Kooperationen für betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement sind von besonderer Wichtigkeit. Dabei gilt es auch die Kooperation des Öffentlichen Verkehrs in Regionen und zwischen Gemeinden zu stärken, um ein attraktives und flächendeckendes Angebot zu schaffen. Medien sind wichtige Kooperationspartner, um das Image des Öffentlichen Verkehrs zu verbessern. Für einen Perspektivenwechsel ist es von Nutzen, den einzelnen Personen den Mehrwert des Öffentlichen Verkehrs bewusst zu machen.

**3. Runde: Wie sehen konkrete Maßnahmen und Lösungen aus, um Menschen zum Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr zu motivieren? Gibt es Unterschiede bei Schiene und Straße?**

Mögliche Pull-Maßnahmen sind:

- Die Wegekette als Gesamtheit abbilden und dadurch den Zugang zu Ticketing und Buchung vereinfachen
- Garantie für Anbindungen und optimale Gesamtreisezeiten
- Den Öffentlichen Verkehr als ein gesamtes offenes System führen

Mögliche Pusch-Maßnahmen:

- Abschaffung von Anreizen für den Pkw-Verkehr, wie Pendelpauschale und Pkw-Stellplatzverpflichtung

Um die ländlichen Regionen zu stärken, braucht es zudem auch Maßnahmen, die helfen folgende drei Barrieren zu überwinden:

- Räumliche Barriere (Wie komme ich zu den Verkehrsachsen?)
- Zeitlichen Barriere (Wie oft und wann fährt ein Bus?)
- Mentale Barriere (Kann ich mich auf den Fahrplan verlassen?)

**Regina Rausch (Land NÖ):** Um in der Fläche an die Menschen heranzukommen, braucht es einen durchgehenden, verständlichen, flexiblen, einheitlichen Öffentlichen Verkehr im Gesamtverkehrssystem.

**Klaus Garstenauer (ÖBB-Personenverkehr):** Die wichtigste Maßnahme für den Schienenverkehr ist ein abgestimmter, koordinierter Plan für die Schienenachse auf Basis eines integrierten Taktfahrplans für das Jahr 2040.

**Georg Huemer (Verkehrsverbund Ost-Region):** Das Bussystem im ländlichen Raum hat ein Imageproblem das geändert werden muss. Die Busse sind gut, einheitlich und verlässlich. Kapazitätsprobleme und Letzte Meile-Angebote müssen in Zukunft gelöst werden. Angebot, Qualität, Gesamtplan, Gesamtauskunft und Ticketing sind für den Öffentlichen Verkehr bis zum Jahr 2025 wichtige Themen.

**Nadine Haufe (TU Wien):** In Deutschland ist die Meinung „Die Technologie wird’s schon richten“ weit verbreitet. Die Technologie wird es aber nicht richten. Um das Mobilitätsverhalten hin zum Öffentlichen Verkehr mehr zu fördern, müssen die Möglichkeiten dafür geschaffen werden, beispielsweise durch attraktive Haltestellen, attraktive Taktungen und Erreichbarkeit. Ein weiterer Aspekt ist die Fähigkeit und das Wissen den Öffentlichen Verkehr zu nutzen. Unterschiedliche Menschen und Benutzergruppen haben unterschiedliche Ansprüche und Einstellungen und diese unterschiedlichen Bedürfnisse sind beim Ausbau des Öffentlichen Verkehrs zu beachten, dann ist bis zum Jahr 2030 eine intensive Reduzierung des Verkehrs zu schaffen.