

VCÖ-World Café

„Die Rolle des Öffentlichen Verkehrs in der Mobilitätswende“

Zusammenfassung der Ergebnisse des VCÖ-World Cafés am 27. Februar 2018
Diplomatische Akademie, Wien

Keynote: Prof. Dr. Stephan Rammler (Mobilitäts- und Zukunftsforscher, Professor für Transportation Design & Social Sciences, Hochschule für Bildende Künste Braunschweig) –
Zugeschaltet per Video-Stream aus Berlin

Drei Thesen:

1. Der Öffentliche Verkehr ist systemrelevant.

Wichtige Treiberfaktoren des Öffentlichen Verkehrs sind derzeit die beiden „Megatrends“ demografischer Wandel und Urbanisierung sowie Digitalisierung. Es entsteht weltweit immer mehr eine „westliche Mittelschichts-Mobilität“, die entsprechend Raumdruck und Raumknappheit erzeugt. Dies wiederum übt einen erheblichen Druck auf bestehende Verkehrssysteme aus. Am Beispiel China ist der Raumdruck besonders zu sehen, da westlich orientierte Ansprüche an die Lebensqualität steigen und für die vielen Menschen, die vom Land in die Stadt ziehen, effiziente Verkehrssysteme benötigt werden. Derzeit gibt es in vielen Systemen des Öffentlichen Verkehrs Effizienzprobleme, sowohl in Bezug auf Energie, als auch auf Fläche. Die Chancen, den Öffentlichen Verkehr stärker zu modernisieren, müssen genutzt werden. Derzeitige Trends wie Automatisiertes Fahren können nicht alle Probleme lösen. Es ist heute noch nicht absehbar, in welche Richtung es in Zukunft geht, da es sehr viele sich überlagernde Mobilitätstrends gibt. Insbesondere, da sich die genannten Megatrends unterschiedlich auswirken können. Daher ist es notwendig, dass die verschiedenen Akteure dieser Trends verstärkt miteinander kommunizieren.

2. Für eine nachhaltige Mobilität braucht es Weichenstellung durch die Politik.

Oft herrscht die Annahme, dass „der Markt“ die Mobilität der Zukunft regeln wird. Diese Annahme ist zu hinterfragen. Die Verkehrswende ist keine Aufgabe der Marktwirtschaft, sondern eine Frage der politischen Steuerung. Es braucht politische Strategien, innovative und integrierte Maßnahmen sowie die dafür notwendigen politischen Rahmenbedingungen. Generell sind eine Modernisierung, ein Ausbau und eine entsprechende Infrastruktur des Öffentlichen Verkehrs

nötig, die von der öffentlichen Hand zu organisieren sind. Es braucht aber auch neue Angebote wie Ridesharing, Carsharing oder Automatisierung, auch und vor allem im ländlichen Raum. Denn die Verkehrswende wird im ländlichen und suburbanen Raum entschieden werden. Daher sind vor allem in diesen Gebieten politische Steuerungen dringend erforderlich. Neben neuen Formen der Mobilität ist es außerdem wichtig, diese im Sinne von Inter- oder Multi-Modalität miteinander zu vernetzen. Kombinationen wie Shared Mobility in Verknüpfung mit dem Öffentlichen Verkehrs sind erstrebenswert. Als Schnittstelle dafür fungieren neue Technologien und die Digitalisierung im Allgemeinen.

3. Primat der Unternehmenskultur.

Wichtig ist die Bereitschaft von Unternehmen, sich auf Veränderungen der Zukunft einzulassen. Technologieentwicklungen eröffnen neue Marktanschnitte und einen Wandel der bisherigen Vertriebsformen. Unternehmen müssen flexibler werden und mit neuen Partnern kooperieren. Essenzielle Kompetenzen sind Kooperationen, eine gemeinsame Sprache sowie geeignete Organisationsprozesse, da ein gemeinsames Agieren in diesem Zusammenhang unerlässlich ist. Eine Auseinandersetzung, wie die digitale Transformation bewältigt werden kann und welche Schritte heute bereits gesetzt werden müssen, ist notwendig, um uns nicht bloß von der „Digitalisierungsspirale“ treiben zu lassen, sondern diese auch aktiv zu steuern und zu gestalten. Dabei wird auch die Diskussion über Automatisierung früher oder später relevant sein. Die Umsetzung dieser wird aufgrund einfacherer Verkehrssysteme zunächst eher in ländlichen Regionen forciert werden als im urbanen Raum.

Der Öffentliche Verkehr ist das Verkehrsmittel des urbanen Jahrhunderts. Die Verkehrswende muss von unten passieren. Es gibt heute bereits viele Möglichkeiten, eine Verkehrswende auf kommunaler Ebene zu beginnen.

Input: Markus Gansterer (VCÖ – Mobilität mit Zukunft)

Eine Mobilitätswende hin zu einem klimaverträglichen Verkehrssystem ist angesichts des knappen CO₂-Budgets dringend notwendig. Deshalb muss eine Mobilitätswende auch wesentliche Veränderungen im gesamten System bedeuten. Das 21. Jahrhundert ist das Jahrhundert der Erneuerbaren Energien, in dem CO₂ zu vermeiden und aus den fossilen Energieträgern auszusteigen ist. Um diese Ziele zu erreichen, bedarf es einer massiven Zunahme im Öffentlichen Verkehrssektor.

Die Digitalisierung bietet dafür vielversprechende Möglichkeiten. Sie erleichtert es, individuelle Mobilität vom Fahrzeugbesitz zu entkoppeln und unterschiedliche Verkehrsmittel miteinander zu kombinieren. Dadurch wird ein neues Verständnis individueller Mobilität begünstigt. Für den Umstieg auf den Öffentlichen Verkehr braucht es allerdings einige Voraussetzungen. Beispielsweise ist die Erreichbarkeit eines Bahnhofes in der Wohnumgebung wichtig. Zudem müssen auch die 124 regionalen Zentren in Österreich gut mit dem Öffentlichen Verkehr erreichbar sein. Dies ist vor allem für die Einpendelnden essenziell. Besonders wichtig sind dabei die Bewältigung der ersten und letzten Meile.

Diskussionsrunden

Es fanden drei Diskussionsrunden aller Teilnehmerinnen und Teilnehmer in Kleingruppen statt. Je 4 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:

Runde 1: Welche Entwicklungen und Trends haben Einfluss auf den Öffentlichen Verkehr? Welche Entwicklungen sind eine Chance, welche ein Risiko?

Runde 2: Welche Rahmenbedingungen braucht der Öffentliche Verkehr, um einen deutlich höheren Anteil an der Mobilität übernehmen zu können?

Runde 3: Welche Maßnahmen und Veränderungen braucht es innerhalb des Öffentlichen Verkehrs?

Im Folgenden sind die wichtigsten Ergebnisse der einzelnen Diskussionsrunden kurz zusammengefasst.

Diskussionsrunde 1:

Welche Entwicklungen und Trends haben Einfluss auf den Öffentlichen Verkehr? Welche Entwicklungen sind eine Chance, welche ein Risiko?

Fokus: Öffentlicher Verkehr in Stadt und Ballungsraum

Automatisierung: Echte Option? Im städtischen Bereich ist eine Automatisierung des Autoverkehrs schwer umsetzbar, da der Verkehr zu komplex ist. In der Region hingegen, welche eine wesentlich weniger komplexe Infrastruktur besitzt, ist eine Umsetzung technisch leichter realisierbar. Eine Frage, bei der die Fachmeinungen auseinander gehen, ist, wie sich die Mobilitätsbedürfnisse aufgrund dieser Entwicklung verändern werden. Auf der einen Seite wird gesehen, dass die Automatisierung zu mehr Verkehr führen wird, aber auch zu weniger ruhendem Verkehr. Ein Wachstum des Mobilitätsbedürfnisses ist in Zukunft anzunehmen. Daher ist eine effizientere Infrastrukturnutzung notwendig, da der Platzbedarf der Straßeninfrastruktur an Wachstumsgrenzen stößt. Einerseits ist ein Ausbau aus Platzgründen in Städten kaum möglich. Andererseits ist die Finanzierung für einen weiteren Ausbau nur mehr begrenzt möglich, da die Kosten der Erhaltung aller bereits gebauten Straßen in Zukunft einen sehr hohen Kostenaufwand bedeuten werden. Automatisiertes Fahren bietet nutzbare Zeit für Fahrgäste. Der automatisierte Straßenverkehr hat in Kombination mit Carsharing das Potenzial den Besetzungsgrad von Fahrzeugen zu erhöhen, wodurch die Anzahl der Stellplätze in Städten reduziert werden könnte. Ohne entsprechende Rahmenbedingungen – etwa Parkraumbewirtschaftung, Straßen-Benutzungsentgelte, etc. – können automatisierte Pkw also in Konkurrenz zum Öffentlichen Verkehr treten.

Arbeitswelt: Hohe Stellplatzanzahl (insbesondere Stellplätze von Unternehmen für deren Beschäftigte oder Stellplatzverordnung für Betriebe und Wohngebäude) ist ein großes Problem für die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs. Die Flexibilisierung der Arbeitszeiten könnte Verkehrsbelastungen zu Spitzenzeiten reduzieren – ist aber in den letzten Jahren noch nicht passiert.

Raumstruktur/Urbanisierung: Einerseits ziehen viele Menschen wegen des kostengünstigeren Wohnraums an den Stadtrand beziehungsweise in den Speckgürtel von Ballungsräumen, wo allerdings die Anbindung an den Öffentlichen Verkehr schlechter ist. Andererseits stößt der Öffentliche Verkehr in der Stadt an seine Kapazitätsgrenzen. Ausbaumöglichkeiten müssen geprüft werden.

Digitalisierung: Anbieterübergreifende Angebote und einfache, übersichtliche Informationen über alle Anbieter sind wichtig. Solange es dies nicht gibt, wird der Öffentliche Verkehr nicht attraktiver werden. Dies ist aber auch ein politisches Problem, niemand sieht über den Tellerrand hinaus. Digitalisierungsschritte sind für den Öffentlichen Verkehr notwendig, aber nicht ausreichend. Risiken: Bestimmte Gruppen werden ausgeschlossen. Chancen: Ticketing-Angebote – eine integrierte App für alles – trägt zur Barrierefreiheit bei.

Kosten: Öffentlichen Verkehr gratis anzubieten ist ein Rückzugsgefecht. Die Automobilindustrie muss bei den Schäden durch den Dieselskandal zur Rechenschaft gezogen werden. Der Staat ist wichtig für Infrastruktur. Im Öffentlichen Verkehr sollen angemessene Preise geschaffen werden. Der Kfz-Verkehr wird nach wie vor zu stark unterstützt im Gegensatz zum Öffentlichen Verkehr (z.B. Pendlerpauschale, Firmenwagen, usw.). Politik stellt sich hier als größtes Problem dar.

Fokus weg von Pkw: Pkw-Verkehr in der Stadt sinkt. Führerschein- als auch Pkw-Besitz gehen in Wien zurück, dennoch wird immer noch ein enormer Fokus bei der Verkehrspolitik von Städten auf den Pkw gelegt. Und: Auch in der Stadt gibt es einen Trend zu mehr „Elterntaxis“.

Ölpreis und Elektrifizierung: Ein Thema, das in den letzten Jahren keine hohe Konjunktur hatte – was sich aber schnell wieder ändern kann – ist der Ölpreis und der durch ihn bedingte Treibstoffpreis an den Tankstellen. Wir befinden uns in einer Zeit vergleichsweise niedriger Ölpreise, höhere Ölpreise sollten ceteris paribus den Pkw-Verkehrsaufwand reduzieren. Einen gegenteiligen Effekt könnte die Elektrifizierung des Pkws haben, da dadurch die Pkw-Nutzung kostengünstiger wird und im Sinne eines Rebound-Effekts die Pkw-Nutzung steigt.

Fokus: Öffentlicher Verkehr im ländlichen Raum

Tarifgestaltung: Der Öffentliche Verkehr im ländlichen Raum finanziert sich zu einem beträchtlichen Anteil über die Schülerfreifahrt. Durch rückläufige Schülerzahlen wird diese Finanzierungsbasis geschwächt. Das „Elterntaxi“ nimmt nach wie vor stark zu. Nach dem Top-Jugendticket besteht im VOR-Raum ein deutlicher Tarifbruch – ein Zwischentarif fehlt. Dadurch steigen viele Personen auf das Auto um.

Ein Defizit beim Umstieg von erfolgreichen Forschungsprojekten auf „Regelbetrieb“ entsteht. Beispielsweise bei eMORAIL - Integrated eMobility Service for Public Transport.

Wandel im Mobilitätsverhalten: Zurückzuführen ist dies unter anderem auf den demographischen Wandel und Veränderungen familiärer Strukturen. Die rückläufige Geburtenrate führt zu kleineren Familien mit oft nur einem Kind, das deutlich mehr umsorgt wird und mit dem Pkw überall hingefahren wird – ein Gewöhnungseffekt tritt ein. Kindern wird immer weniger zugemutet, eigenständig mobil zu sein (zu Fuß, per Rad, Roller oder im Öffentlichen Verkehr). Auch Erwachsene legen im ländlichen Raum selbst kürzeste Wege mit dem Auto zurück. Hinzu kommt der allgemein steigende Mobilitätsanspruch, teilweise Mobilitätszwang sowie steigende Kaufkraft, was auch mit dem steigenden Anteil an Erwerbstätigkeit von Frauen zu tun hat. Wo früher ein Auto pro Familie ausreichte, werden heute oft zwei und mehr genutzt.

Generell erleben wir einen Wandel von der Arbeits- hin zur Freizeitgesellschaft. Private Aktivitäten mit einhergehender Mobilitätsnotwendigkeit gewinnen zunehmend an Bedeutung. Auch die Distanz der zurückgelegten Wege wird tendenziell größer, bedingt etwa durch Postamt-, Greißler- und Wirtshaussterben. Dazu kommen noch diverse Hol- und Bringdienste von Kindern und pflegebedürftigen Verwandten.

Raumplanung/Siedlungsentwicklung: Neue Siedlungsgebiete ohne Anschluss an den Öffentlichen Verkehr sollten vermieden werden bzw. nur neu gewidmet werden, wenn eine Haltestelle im unmittelbaren Einzugsbereich vorhanden ist. Weitere Zersiedelung ist zu vermeiden. Den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern kommt dabei eine wichtige Rolle zu. Der ländliche Raum ist aber auch sehr divers: Abwanderungsregionen versus Tourismusregionen. Bahnhöfe können als lokales Zentrum fungieren (Grundversorgung z.B. Post-Partner, Nahversorgung, etc.).

Beispiel Großbritannien: Freier Wohnungsmarkt ist zu teuer, ältere Menschen müssen von der Stadt aufs Land ziehen. Regionalbahnsterben entlang von potenziellen Entwicklungsachsen führte zu Umstellung auf Busse. Diese werden aber nur von den berühmten 4 As (Arme, Alte, Autolose, Auszubildende) verwendet. Sonst geringerer Akzeptanz als Eisenbahn („Schienenbonus“).

Digitalisierung: Apps eröffnen Chancen für intelligente, flexible und bedarfsgesteuerte Öffentliche Verkehrssysteme. Heimarbeit kann Verkehr bis zu einem gewissen Grad vermeiden und bietet dadurch Chancen für den Öffentlichen Verkehr. Heimarbeit kann aber auch dazu führen, dass sich die Speckgürtel

weiter ausdehnen, da man ohnehin nur noch einzelne Tage pro Woche in die Arbeit fährt. Automatisiertes Fahren kann sowohl Chance als auch Risiko sein.

Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs am Land: Hängt von Kosten, Reisezeit, Takten sowie von der Bereitstellung von Informationen ab. Ein wichtiger Punkt ist die Bewältigung der ersten und letzten Meile. Zug- und Buszeiten müssen aufeinander abgestimmt sein (Integrierter Taktfahrplan).

Kommunale Finanzen: Es herrscht überwiegend finanzielle Knappheit in ländlichen Gemeinden. Fokussierung auf Neubau/Verteilung von Ressourcen.

Diskussionsrunde 2:

Welche Rahmenbedingungen braucht der Öffentliche Verkehr, um einen deutlich höheren Anteil an der Mobilität übernehmen zu können?

Fokus: Öffentlicher Verkehr in Stadt und Ballungsraum

Verkehrsvermeidung: Beispiel Home Office: Kann ein Anreiz für den Öffentlichen Verkehr sein, da Mobilität dadurch nicht täglich zwingend erforderlich ist.

Vernetzung Stadt und Umland: Denken in Regionen und Ballungsräumen, anstelle von einer isolierten Betrachtung der einzelnen Gemeinden. Der Stadtrand ist oft das Problem, der Öffentliche Verkehr in der Stadt funktioniert gut. Öffentlicher Verkehr muss in die Randgebiete/Umland verlängert werden (bzw. Taktverdichtungen stattfinden). Konsequente und langfristig orientierte Kooperationen zwischen Stadt und Umland sowie unterschiedlichen Verkehrsunternehmen sind deshalb notwendig. Ein besonderer Schwerpunkt muss in diesem Zusammenhang auf die Behandlung von Schnittstellen gelegt werden. So gilt es die unterschiedlichen Öffentlichen Verkehrsmittel an Mobilitäts-Schnittstellen gut aufeinander abzustimmen (z.B. angepasste Abfahrtszeiten) Auch Park-and-Ride-Anlagen sind weiterhin verstärkt auszubauen.

Gezielte Kapazitätsverengungen bei Pkw-Infrastruktur: Anstelle von Verteuerungen, da dies unerwünschte soziale Folgen haben kann. Stellplatzregulierungen sind in der Stadt notwendig (in Anbetracht dessen, dass viele Parkgaragen in Wien nicht ausgelastet sind). Das führt auch zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums (z.B. Mariahilfer Straße).

Gezielte Kostenerhöhung des städtischen Pkw-Verkehrs: Eine Verteuerung des Pkw-Verkehrs (z.B. City-Maut) und eine gleichzeitige Vergünstigung des Öffentlichen Verkehrs ist eine wirksame Maßnahme. Ebenso erstrebenswert sind Kombinationsangebote, die den Öffentlichen Verkehr etwa mit Bike- oder Carsharing verbinden. In diesem Sinne spielen die Kostenwahrheit und auch das Baurecht eine große Rolle: Solange bei Neubauten verpflichtend Pkw-Stellplätze errichtet werden müssen, werden diese auch genutzt. Sinnvoller wäre eine Mobilitätsabgabe, mit der Bezirksgaragen errichtet oder der Öffentliche Verkehr gefördert werden. Der Pkw wird derzeit gefördert – z.B. bei Dienstwagen, der steuerlichen Absetzbarkeit von Pendelwegen oder bei der fehlenden Internalisierung externer Kosten des Pkw-Verkehrs.

Finanzierung für Ausbau des Öffentlichen Verkehrs: Eine Budgetumverteilung ist essentiell: Infrastruktur muss anders gedacht werden (es fließen sehr viele Gelder in Umfahrungen, die auf den Öffentlichen Verkehr umverteilt werden könnten). Des Weiteren muss langfristig gedacht werden, anstelle von kurzfristigen Reaktionsplanungen.

Ausbau und Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs: Fahrrad als Teil des Öffentlichen Verkehrs denken, Schnittstellen verbessern. Verbesserungen bei Gehwegen sind ebenso als Rahmenbedingung für eine bessere Nutzung des Öffentlichen Verkehrs anzusehen. Besserer Zugang zum Öffentlichen Verkehr ist eine Grundvoraussetzung für die Förderung des Öffentlichen Verkehrs – Stichwort: erste und letzte

Meile. Außerdem relevant ist die Attraktivierung von Haltestellen.

Für eine Mobilitätswende muss die Kapazität des Öffentlichen Verkehrs erhöht werden – das gilt vor allem für wichtige Knotenpunkte. Eine erhöhte Kapazität macht aber nur Sinn, wenn die öffentliche Hand in der Folge bereit ist, auch Verkehrsleistungen zu bestellen und zu bezahlen.

Politisches Bekenntnis für Öffentlichen Verkehr: Ein politisches Bekenntnis zur aktiven Förderung des Öffentlichen Verkehrs ist als eine der wesentlichsten Rahmenbedingungen anzusehen.

Positive Beispiele als Vorbild verwenden: Positive Beispiele können eine wichtige Funktion als Vorbild haben und müssen besser kommuniziert werden. Der Öffentliche Verkehr in Wien kann zum Beispiel ein Vorbild für andere Städte sein.

Persönliche Beratung und Informationen: Speziell individuelle Lebensumbrüche bieten Chancen und auch Risiken für die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs. Es ist wichtig, Menschen gerade in diesen Umbruchphasen zu beraten und Angebote zur Nutzung des Öffentlichen Verkehrs aufzuzeigen.

Fokus: Öffentlicher Verkehr im ländlichen Raum

Gezielte Entwicklung von Siedlungsstrukturen: Zersiedelung als großes Problem für den Öffentlichen Verkehr. Automatisiertes Fahren als Chance für bessere Anbindung an liniengebundenen Öffentlichen Verkehr. Zersiedelung durch gezielte Raumordnung verhindern, bei Umwidmungen auch an Mobilität denken. Neue Widmungen nur bei Anschluss an den Öffentlichen Verkehr genehmigen.

Gemeindeübergreifende Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs: Gemeindeübergreifende Konzepte ermöglichen, langfristige Finanzierungssicherheit österreichweit zu vereinheitlichen (Finanzierung statt Förderung). Integration in den Verkehrsverbund. Gesicherte Finanzierung, da Projekte sonst nach drei Jahren beendet werden (nach der „Anschubfinanzierung“).

Verkehrsvermeidung: z.B. durch Home-Office: Bewusstseinsbildung

Mehr Budget für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs: Mehr Mittel für den Öffentlichen Verkehr. Die Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs muss stabil und verlässlich sein (Finanzierung statt Förderung).

Infrastruktur für Gehen und Radfahren ausbauen: Bessere infrastrukturelle Rahmenbedingungen für angenehmes und sicheres Gehen und Radfahren ohne Umwege schaffen. Mobilitätshubs (z.B. Bahnhof) inklusive flexibler Zubringersysteme schaffen. Es braucht Mindesterschließungsstandards.

Diskussionsrunde 3:

Welche Maßnahmen und Veränderungen braucht es innerhalb des Öffentlichen Verkehrs?

Fokus: Öffentlicher Verkehr in Stadt und Ballungsraum

Ausbau: Kapazitätsgrenzen zu den Stoßzeiten. Unterschiedliche Bereiche für verschiedene Fahrstrecken (z.B. Doppelstock-Züge mit oben Bereich für Langstreckenpendler und unten Bereich mit vielen Stehplätzen für den Ballungsbereich). Darüber hinaus gilt es, die Zugänglichkeit zu den Haltestellen sowie die Gestaltung der Haltestellen selbst zu berücksichtigen.

Vernetzung: Verbesserung der Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger. Bessere Vernetzung zwischen Ballungsräumen und auch bei der Tarifgestaltung.

Kundenorientierung: Nicht nur angebotsseitig denken sondern mit Nutzerinnen gemeinsam Lösungen entwickeln. Aktionen für Kunden zur Bewusstseinsbildung

Leistbarkeit: Leistbaren Öffentlichen Verkehr ermöglichen. Best-Price-Modelle sind aus Kundensicht begrüßenswert, erfordern aber verschiedene Vorkehrungen, die teilweise auch von Fahrgästen skeptisch gesehen werden (z.B. RFID-LogIn im Bus...). Allerdings: aus Anbietersicht gehen Best-Price-Modelle zunächst mit Einnahmeausfällen einher.

Bessere Information: Viele Personen kennen Angebote des Öffentlichen Verkehrs nicht oder wissen nicht, wie sie zu nutzen sind (z.B. Ticket-Automaten). Hier haben bedarfsgerechte Kampagnen – auch und gerade für Personen in biographischen Umbruchsituationen wie nach einer Übersiedlung – Potentiale.

Fokus: Öffentlicher Verkehr im ländlichen Raum

Ticketing erleichtern: E-Tickets mit Bestpreisgarantie. Verkehrsintegrationsplattform in öffentlicher Hand ist wertvoll: Eine App für alles.

Integriertes Gesamtsystem: Bus besser integrieren (z.B. am Bahnhof bei Anzeige auch Busse anzeigen) Bussteige besser zugänglich machen. Multinationaler und systematischer Denken: Ganze Mobilitätskette berücksichtigen (inkl. Bikesharing). Zusammenschluss von Gemeinden zu Gemeindeverkehrsverbänden (z.B. Schweizer Kantone).

Gemeindeübergreifende Flexibilität: Flexible, bedarfsgesteuerte Öffentliche Verkehrssysteme – auch als Mikro-ÖV-Systeme – sind ein Ansatz, um der oftmals schwachen Auslastung Öffentlicher Verkehrsmittel entgegenzuwirken. Eine Kooperation mehrerer Gemeinden kann in diesem Zusammenhang ebenso Erfolge bringen. (z.B. gemeindeübergreifende, flexible und flächendeckende Bussysteme oder Ruftaxi als „Gemeindemobil“)

Automatisiertes Fahren als Chance: Sinnvoll als Shuttle zum Öffentlichen Verkehr in den Flächen-Bundesländern. Ist aber auch eine Kostenfrage, derzeit noch sehr teuer.

Infrastruktur für Gehen und Radfahren verbessern: Infrastruktur für bewegungsaktive Mobilität verbessern.

Zugänglichkeit von Mobilitätsschnittstellen verbessern: Zum Beispiel von Bahnhöfen verbessern: Im Idealfall von vier Seiten zugänglich, Durchlässigkeit zur Stadt garantieren. Bahnhof als Umsteigehub/ Mobilitätshub mit Aktivitäten vor Ort, um Zeit gut zu überbrücken und Wege zu minimieren

Attraktivität des Angebots erhöhen: Kurzer Takt, Qualität, Geschwindigkeit, bessere Vernetzung. Anschlüsse und Umstiege müssen abgestimmt sein. Der steigende Qualitätsanspruch an Mobilität muss zumindest teilweise befriedigt werden, um dem Problem der ländlichen Abwanderung entgegenzuwirken.

Verantwortungsbewusste Verkehrs- und Raumplanung: Im Rahmen der Diskussionsrunde wurde immer wieder festgestellt, dass politische Rahmenbedingungen die wesentliche Grundvoraussetzung darstellen. Die meisten Gemeinden sind finanziell stark eingeschränkt und können daher kaum geeignete Maßnahmen umsetzen. Verbesserungen des Öffentlichen Verkehrs sind vorrangig von finanziellen Unterstützungen abhängig. Dennoch herrscht ein fehlendes Verantwortungsbewusstsein der Gemeinden. Bürgermeisterinnen und Bürgermeister, welche in der Gemeindeplanung als erste Instanz agieren, sind dazu angehalten, eine aktive und nachhaltige Raumplanung zu betreiben. Die Raumordnung ist eng mit der Verkehrsplanung verwoben und nimmt daher eine zentrale Rolle ein. Es gilt Zersiedlung zu vermeiden und sinnvoll Bauland auszuweisen.

Bewusstseinsbildung und Öffentlichkeitsarbeit: Regionale Identifikation (z.B. Tälerbus, Bregenzerwald-Bus). Tourismus kann als Hebel wirken (z.B. Kärntner Mobilitätszentrale). Gehen, Radfahren und E-Biken muss als ganz normale Fortbewegungsart zur nächsten Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs wieder mental verankert werden.

Kooperation: Entgegen der organisatorischen Zersplitterung ist es notwendig kooperativ an die Planung und Umsetzung des Öffentlichen Verkehrs heranzutreten: gemeindeübergreifend, regional, national, aber auch international.

Zusammenfassung der Podiumsdiskussion

Zum Abschluss diskutierten Daniela Kletzan-Slamanig (Wifo), Irene Schrenk (Klimabündnis Österreich), Georg Huemer (Verkehrsverbund Ost-Region), Sylvia Leodolter (Arbeiterkammer Wien) und Markus Gansterer (VCÖ) die Ergebnisse aus den Diskussionsrunden am Podium.

Der Öffentliche Verkehr kann trotz der ausgeblendeteten Kosten des Pkw-Verkehrs und der damit verbundenen Ungleichheit eine zentrale Rolle im Mobilitätssystem der Zukunft einnehmen. Es ist wichtig, die Kostenwahrheit zu erhöhen und externe Kosten des privaten Pkw-Verkehrs in Preis zu internalisieren.

In Gemeinden ist das Bewusstsein für den Bedarf an nachhaltiger Mobilität oft nicht vorhanden. Standortentscheidungen in Gemeinden sollen nicht nach dem billigsten Preis entschieden werden, sondern im Ortszentrum oder an einem Mobilitätshub. Die Entwicklung der Raumplanung der letzten Jahre ging in die falsche Richtung, es gibt noch viel zu tun.

Im Jahr 2030 soll es nicht mehr relevant sein, bei welchem Anbieter ein Ticket gekauft wird. Es soll in erster Linie um die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden gehen, nicht um Unternehmensinteressen (vom Kunden zum Mobilitätsteilnehmer).

Die Herausforderungen für den Öffentlichen Verkehr der Zukunft sind groß. Die Hoffnung ist, dass politische Entscheidungstragende sich ihrer Verantwortung bewusst werden und die richtigen Rahmenbedingungen festlegen. Der Öffentliche Verkehr wird sich immer mit Steuern finanzieren müssen, er kann sich – außer auf wenigen Strecken – nicht selbst finanzieren. Auch für den Pkw-Verkehr braucht es Vorgaben durch die Politik. Die drei Hauptherausforderungen lauten: sozial gerechte Gestaltung des Öffentlichen Verkehrs, Erhaltung von Arbeitsplätzen in Österreich, Erreichung der Klimaziele. Um die Eisenbahndirektvergabe sicherzustellen, müssen noch heuer die Vorankündigungen veröffentlicht werden.

Bis zum Jahr 2030 sollen die Weichen für eine vollständige Elektrifizierung des Öffentlichen Verkehrs gestellt sein. Der Öffentliche Verkehr muss das Herzstück der individuellen Mobilität sein.

Conclusio: Markus Gansterer (VCÖ – Mobilität mit Zukunft)

Die drei wichtigsten Punkte im Hinblick darauf, dass der Öffentliche Verkehr bei der Mobilitätswende die Rolle des zentralen Rückgrats einnehmen kann, sind:

1. Finanzierung: Muss langfristig gesichert werden, ein geregeltes System ist notwendig
2. Zusammenarbeit: Innerhalb des Systems Öffentlicher Verkehr aber auch mit ergänzenden Angeboten wie Sharing-Systemen
3. Benutzungsfreundlichkeit: Einfachheit und Barrierefreiheit für die Kundinnen und Kunden