

## FLADEMO

### Flächendeckende Mobilitäts-Servicegarantie

Ein Projekt finanziert im Rahmen der 15. Ausschreibung  
des FTI-Programms **Mobilität der Zukunft** durch das BMK  
[*Personenmobilität*]

Im Projekt FLADEMO wird die **erste Wissensbausteine** zu einer flächendeckende Mobilitäts-Servicegarantie (fMSG) eingearbeitet. Die Forschung in diesem Projekt soll nicht direkt die umsetzungsreife Politik zu formulieren, sondern als erste Grundlage für weitere Forschungsaktivitäten in der Zukunft zu bauen. Somit ist das nachfolgend zusammengefasste Forschungsergebnis als ein Resultat eines umfangreichen und strukturierten **Gedankenexperimentes** zu verstehen.

Hinsicht auf dem Klimaziel 2040 der Bundesregierung sowie schnell und kontinuierlich veränderten Bevölkerungsstruktur werden die **Ziele** der MMSG wie folgt definiert:

- **Daseinsvorsorge/soziale bzw. gesellschaftspolitische Ziele:** ein ausreichendes Maß an Mobilitätsangeboten als Bedingung für eine chancengleiche Partizipation der Bevölkerung am öffentlichen Leben zu gewährleisten, ohne Besitz eines eigenen Pkws
- **spezielle Rücksicht auf einen barrierefreien Zugang:** der diskriminierungsfreie Zugang zu diesen Mobilitätsangeboten für Alltagswege in Österreich
- **Ökologische Ziele:** einen Anreiz für den Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen zu schaffen

In Österreich sind aktuell noch 20% (1,57 Mio. EW, am Werktag in Schulferien) bzw. 15,4% (1,21 Mio., EW, an den Schultagen) der Bevölkerung keinen linien- und fahrplangebundenen öffentlichen Nahverkehr weder mit nationalen Mindestbedienqualität (4 Abfahrten pro Richtung pro Tag) noch innerhalb erreichbarer Distanzen (max. 1.250m) versorgt. Vergleichbarer bedarfsorientierter öffentlicher Verkehr (an allen Werktagen oder häufiger) ist nur in 385 von rund 2.100 Gemeinden in Österreich vorhanden: insbesondere im Umland von regionalen Zentren und im ländlichen Raum gibt es viele Potenzielle. Dieses niedrige Niveau des ÖV-Angebotes geografisch korreliert mit den Pkw-Besitz per Haushalt. Mehrfachausstattung in den zentralen Bezirken (33% der HH mit 2 Pkw, 9% der HH 3 oder mehr) und peripheren Bezirke (30% der HH mit 2 Pkw, 14% 3 oder Mehr) ist bemerkenswert im Vergleich zu Wien und anderen Großstädten.

## Mobilität der Zukunft

Als flächendeckende Mobilitäts-Servicegarantie, könnte Gebietskörperschaften (Bund, Länder, Gemeinden) die folgenden Punkte für Mobilität ohne Besitz von eigenen Pkw garantieren. Zentral ist die **Garantie einer Leistungsbereitstellung**: Mindestangebot an Mobilitätsdienstleistungen (für linien- und fahrplangebundenen öffentlichen Verkehr und für bedarfsorientierten öffentlichen Verkehr kombiniert). Diese Garantie könnte mit **Gewährleistung eines flächendeckenden Angebots von Poolingplattformen** ergänzt werden. **Ausfalls- bzw. Anschlussgarantie** könnte auch in der Garantie enthalten werden. **Garantie der Infrastruktur für nachhaltige Mobilitätsangebote** dient als Basis dafür in Hinsicht nicht nur auf Zugangswege zu den obengenannten Mobilitätsdienstleistungen aber auch für Wege mit aktiven Mobilität tür-zu-tür zurückzulegen. Dazu könnte einer **Ordnungsrahmen für Mobilitäts-Plattformen (MaaS)** (Vermittlungsdiensten) garantiert werden. Als mögliche gesetzliche Verankerung ist auf einfachgesetzlicher Ebene z.B. Schaffung eines eigenen (Bundes-)Mobilitätsgesetzes denkbar. Rechtliche Verankerung auf der Verfassungsebene ist wohl denkbar, aber im Vergleich zu den anderen sozialen Grundrechten eher unrealistisch.



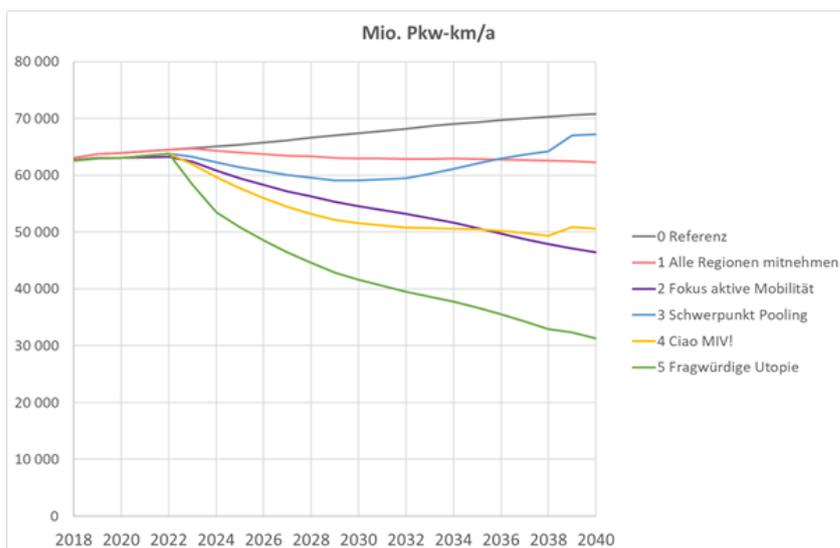
**Abbildung 1 Bausteine der fMSG und deren Zusammenhang**

Weitere neue Mobilitätsdienste z.B., Fahrzeug-Sharing könnte als willkommene Ergänzung zur fMSG gesehen, aber sie sind nicht als einen Teil der fMSG betrachtet. Z.B. Verfügbarkeit von Fahrzeugen vor allem in ländlichem Raum ist nicht möglich zu gewährleisten (betriebliche Schwierigkeiten zu garantieren), und Nutzen sind nur mit Fahrzeuglenkungsmöglichkeit eingeschränkt (Nichterfüllung soziale bzw. gesellschaftspolitische Ziele).

## Mobilität der Zukunft

In FLADEMO wurde fünf unterschiedliche Szenarien (Umsetzungsansätze) zur fMSG mit unterschiedlichen Schwerpunkten und auch Ausprägungen der verkehrlichen Parameter definiert und analysiert. Die fünf Szenarien sind:

- **Szenario 1: „Alle Regionen mitnehmen“:** Fokus auf Basisversorgung mit Mobilitätsservices im ländlichen Raum, wo diese bisher kaum gegeben ist. Eine „untere Schranke“ im Szenarienvergleich und dient vor allem zur Darstellung der Wirkung eines verbesserten ÖV-Angebots ohne weitreichende Push-Maßnahmen. Es stellt aber nicht unbedingt ein empfehlenswertes Umsetzungsszenario dar. Dennoch können aus der Simulation des Szenarios Erkenntnisse für Schlussfolgerungen gewonnen werden.
- **Szenario 2: „Fokus aktive Mobilität“:** der ÖV wird moderat verbessert, vor allem im ländlichen Raum. Es liegt jedoch ein starker Fokus auf aktiver Mobilität (Gehen und Radfahren). Das Fahrrad wird auch als wichtiger Zubringer zum ÖV gesehen. Dafür wird die Infrastruktur für diese Verkehrsmittel stark verbessert.
- **Szenario 3: „Schwerpunkt Pooling“:** das Angebot im öffentlichen Verkehr wird analog zum Szenario „Fokus aktive Mobilität“ moderat verbessert, vor allem im ländlichen Bereich. Pooling im Sinne von Fahrgemeinschaften mit privaten Pkws wird als wichtige Ergänzung gesehen, vor allem dort, wo die ÖV-Bedienqualität niedrig ist.
- **Szenario 4: „Ciao MIV!“:** Dieses Szenario stellt die Vision dar, dass alle Menschen ohne des Besitz eines eigenen Pkw mobil sein können. Das Angebot des ÖV (beide linien- und fahrplangebundenen ÖV und bedarfsorientierten ÖV) wird nicht nur im ländlichen Raum, sondern auch im städtischen Raum verbessert. Im Vergleich zu den vorhergegangenen Szenarien, garantiert die fMSG hier kürzere Zugangswege zum ÖV, einen kürzeren Mindesttakt und längere Betriebszeiten. Dieses verbesserte Angebot ist kombiniert mit starken Push-Maßnahmen gegen den MIV.
- **Szenario 5: „Fragwürdige Utopie“ bzw. „ÖV für alles und jeden“:** Dieses Szenario bildet die „obere Schranke“ für den Szenarienvergleich und kann als „Maximalvariante“ bezeichnet werden. Wie das Szenario „Alle Regionen mitnehmen“ dient es in erster Linie dem Vergleich mit anderen Szenarien, um als Gedankenmodell Grenzwerte darzustellen und nicht, um als Empfehlung in der Realität so umgesetzt zu werden. In dem Szenario werden öffentliche Mobilitätsangebote 24/7 für alle gratis zur Verfügung gestellt und mit starken MIV-Push-Maßnahmen kombiniert.



**Abbildung 2 Jährliche Fahrleistung in Mio. Pkw-km je Szenario**

Modellierungsergebnisse zeigen, dass die einfache Verbesserung des ÖV-Angebots (Szenario „**Alle Regionen einsteigen**“) nicht ausreicht, um die NMSG-Ziele zu erreichen. Die drei Szenarien „**Fokus aktive Mobilität**“, „**Ciao MIV!**“ und „**Fragwürdige Utopie**“ führen zu dem Niveau (d.h. jährliche Fahrleistung bis zum Jahr 2040 auf 51 Mrd. Pkw-km gesenkt zu werden), das zur Erreichung der Klimaziele erforderlich ist. Dieses Ergebnis impliziert, dass aktive Mobilität eine wichtige Rolle spielt, um das ökologische Ziel der NMSG zu erfüllen. Dies erfüllt jedoch nicht zwangsläufig das sozial bzw. gesellschaftspolitische Ziel der NMSG: Dazu bedarf es einer weiteren Verbesserung des öffentlichen Verkehrs (sowohl linien- und fahrplangebundener als auch bedarfsgerechter ÖV) mit kürzeren Intervallen und längeren Betriebszeiten. Bemerkenswert ist auch, dass die Fokussierung auf Fahrgemeinschaften (Szenario „**Schwerpunkt Pooling**“) zu potenziellen Rebound-Effekten durch eine attraktivere Nutzung privater Pkw führen wird.

## Kontaktdaten:

Technische Universität Wien,  
Institut für Verkehrswissenschaften  
DI Dr Takeru Shibayama  
DI Barbara Laa  
DI Tadej Brezina  
DI Manuel Hammel  
Tel.: +43 (0)1 58801-23114  
E-Mail: [takeru.shibayama@tuwien.ac.at](mailto:takeru.shibayama@tuwien.ac.at)  
Website: [www.fvv.tuwien.ac.at](http://www.fvv.tuwien.ac.at)



Planung&Vielfalt  
DI Elke Szalai  
Tel.: +43 (0)676 608 1894  
E-Mail: [office@planungsvielfalt.at](mailto:office@planungsvielfalt.at)  
Website: [www.planungundvielfalt.at](http://www.planungundvielfalt.at)



Technische Universität Wien,  
Institut für Raumplanung  
Univ.Prof. Mag. Dr. Dragana Damjanovic  
Mag. Oliver Peck B.A.  
Tel.: +43 (0)1 58801-280106  
E-Mail: [oliver.peck@tuwien.ac.at](mailto:oliver.peck@tuwien.ac.at)  
Website: [www.tuwien.at/ar/rechtswissenschaften](http://www.tuwien.at/ar/rechtswissenschaften)



Wirtschaftsuniversität Wien,  
Institut für Transportwirtschaft und Logistik  
Dr. Dipl.-Ing. Stefan Schönfelder  
Tel.: +43 (0)1 31336-6344  
E-Mail: [stefan.schoenfelder@wu.ac.at](mailto:stefan.schoenfelder@wu.ac.at)  
Website: [www.wu.ac.at/itl](http://www.wu.ac.at/itl)



Österreichisches Institut für Wirtschaftsforschung

Dipl.-Ing. Dr. Gerhard Streicher

Tel.: +43 (0)1 798 26 01 - 272

E-Mail: [gerhard.streicher@wifo.ac.at](mailto:gerhard.streicher@wifo.ac.at)

Website: [www.wifo.ac.at](http://www.wifo.ac.at)

