

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2020-0.414.841

. September 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Margreiter, Kolleginnen und Kollegen haben am 1. Juli 2020 unter der **Nr. 2618/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Mobility as a Service gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 6:

- *Wie ist der Stand des Bestrebens eine „MaaS-Architektur öffentlich vor[zuge]ben“?*
- *Wie ist der Stand des Vorhabens „Dienste öffentlich [zu] integrieren“?*
- *Wie ist der Stand der Umsetzung der „Absicherung multimodaler digitaler Mobilitätsplattform zusammen mit Ticketshop in öffentlicher Hand als frei zugänglicher ‘öffentlicher Raum’, offen für alle unter fairen Bedingungen“?*
- *Welche konkreten Maßnahmen planen Sie, um MaaS in Österreich zu fördern?*
- *Welche finanziellen Mittel haben Sie veranschlagt, um MaaS Projekte im Jahr 2020 zu fördern?*
- *Planen Sie eine zentrale, staatliche MaaS Plattform auszuarbeiten und anzubieten?*
 - a. *Wenn ja, wie können Sie einen fairen Wettbewerb mit privaten Anbietern sicherstellen?*

Es wird auf die Ergebnisse des MaaS Made in Austria (MaaS MiA) Prozesses der ITS-Austria Plattform insbesondere betreffend der Definition von Rahmenbedingungen und Readiness Levels eines MaaS Systems in Österreich verwiesen.¹

Seitens des BMK werden innovative Konzepte, Komponenten und Systeme für MaaS im Rahmen des Forschungsförderungsprogramms „Mobilität der Zukunft“ (MdZ) gefördert. Im Rah-

¹Kurzfassung: https://austriatech.at/assets/Uploads/Publikationen/PDF-Dateien/9e13038e42/MaaS-miA_kurz_092019_web.pdf

Langfassung: https://www.austriatech.at/assets/Uploads/Publikationen/PDF-Dateien/ff8bd634ac/MaaS-miA-Ecosystem_Lang_092019.pdf

men von MdZ untersuchen die beiden Leitprojekte DOMINO und ULTIMOB den Einfluss von MaaS auf das Mobilitätssystem.² Diese auf den nationalen Rahmenbedingungen zur Realisierung MaaS MiA aufbauenden Projekte adressieren zentrale Aspekte wie z.B. Praxiswirksamkeit, Akzeptanz, Kooperationsmechanismen und die erforderliche Wirkungsbetrachtung aus Betreiber- bzw. Kund_innenperspektive. Es wurde ein integrativer Zugang gewählt, der sowohl private als auch öffentliche Mobilitätsanbieter_innen berücksichtigt. Durch die geplanten Pilotierungen und Demonstrationen ermöglichen die Leitprojekte die Sammlung praxisnaher Erfahrungen. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse können dann in die Weiterentwicklung der notwendigen Rahmensetzung einfließen.

MaaS Anwendungen werden auch im Rahmen einiger Urbanen Mobilitätslabore (UML) untersucht und unterstützt. Das Mobilab in Wien Aspern beschäftigt sich z.B. mit neue Konzepten zu MaaS im Kontext Wohn- und Arbeitsstandort auf „Grätzelebene“.³

Im Rahmen der aktuellen 15. Ausschreibung des Programms MdZ können zum Ausschreibungsschwerpunkt „Umsetzungspfade Personenmobilität“ auch Projektinhalte zu MaaS eingereicht werden. Das Budget für alle Projekte im Ausschreibungsschwerpunkt beläuft sich auf ca. 1,5 Mio. Euro. Zudem wurde eine F&E-Dienstleistung zu „Covid-19 Krise als Chance für die Transformation des Mobilitätssystems im Bereich der Personenmobilität“ ausgeschrieben. Die dadurch erwarteten Wissensbausteine werden auch für die Ausrichtung des Mikro-ÖV relevant sein.

Die aktuell in Ausarbeitung befindliche „FTI-Strategie Mobilität“ bildet den strategischen Rahmen u.a. auch für weiterführende Forschungs- und Innovationsaktivitäten im Bereich von MaaS.

Die Frage der Zweckmäßigkeit des Vorhaltens einer zentralen MaaS Plattform ist noch Teil des Diskussionsprozesses. Auch hier werden die Ergebnisse der Leitprojekte einfließen. Das nationale MaaS System muss jedenfalls flexibel gestaltet und in der Lage sein, sich an die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden anzupassen und auf regionale Unterschiede mit regionalen Lösungen reagieren zu können. Hier wird vorrangig die Frage nach Bedingungen und notwendigen Basisinformationen im Zusammenspiel zwischen Mobilitätsanbieter_innen und Plattformbetreiber_innen zu beantworten sein.

Zu den Fragen 7 und 8:

- *Sollen private Unternehmen Verkehrsdienstleistungen im öffentlichen Interesse anbieten können?*
- *Welche Rahmenbedingungen wirtschaftlicher und rechtlicher Natur werden geschaffen, damit diese Unternehmen auch langfristig wirtschaftlich erfolgreich existieren können?*

Sowohl im Schienenpersonen- als auch Kraftfahrlinienverkehr sowie im Zusammenhang mit der Führung alternativer Betriebsformen (im Straßenpersonenverkehr) werden bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt Verkehrsdienstleistungen von privaten Verkehrsunternehmen ange-

²Leitprojekt DOMINO: <https://www.domino-maas.at/de/projekt-domino>

Leitprojekt ULTIMOB: <https://www.ultimob.at/>

³Urbanes Mobilitätslabor Mobilab Wien Aspern: <https://www.mobillab.wien/>

boten, die im öffentlichen Interesse liegen. Voraussetzung dazu ist, dass die jeweiligen Genehmigungen nach den entsprechenden Materiengesetzen vorliegen.

In Zusammenhang mit der ausreichenden Sicherstellung eines Angebots im Öffentlichen Verkehr in Österreich liegt die Kompetenz des Bundes gemäß ÖPNRV-G 1999 in der finanziellen Sicherstellung des Grundangebotes im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr, welcher das BMK weit über das gesetzliche Mindestausmaß hinaus nachkommt. Die finanzielle Sicherstellung von Angebotsverbesserungen im Kraftfahrlinienverkehr (darunter fällt wiederum die Sicherstellung alternativer Betriebsformen im Straßenpersonenverkehr) obliegt gemäß ÖPNRV-G 1999 primär den regionalen Gebietskörperschaften.

Zu Frage 9:

- *Wie können bereits mit öffentlichen Mitteln geschaffene Infrastrukturen im öffentlichen Verkehr (z.B. Ticketplattformen, Auskunftssysteme, Betriebssysteme) für private Anbieter genutzt werden?*

Hinsichtlich der Nutzung von Auskunftssystemen steht die Verkehrsauskunft Österreich allen öffentlichen und privaten Anbieter_innen von Mobilitätsdiensten gleichermaßen diskriminierungsfrei zur Verfügung. Sowohl eine Beauskunftung privater Mobilitätsdienste im Sinne einer integrativen Betrachtung des gesamten Mobilitätsportfolios als auch die Nutzung der Routineergebnisse steht allen Mobilitätsanbieter_innen zu den gleichen Bedingungen zur Verfügung.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit für private und öffentliche Mobilitäts- und Serviceanbieter, ihre Services zu gegebenen Marktbedingungen auch über unterschiedliche mit öffentlichen Mitteln finanzierte Infrastrukturen vertreiben zu lassen.

Hinsichtlich synergetischer Nutzung von Vertriebssystemen durch unterschiedliche Mobilitätsanbieter_innen wird auf das Regierungsprogramm („Schaffung einer Buchungsplattform [...] im öffentlichen Verkehr“, „Weiterentwicklung einer österreichweiten Vertriebsplattform [der ÖBB] gemeinsam mit den Verkehrsorganisationen und -unternehmen“), die Empfehlungen des Rechnungshofs (Weiterentwicklung des „ÖBB-Ticketshop[s] gemeinsam mit den Verkehrsverbänden und den Verkehrsunternehmen der Städte zu einer einheitlichen, diskriminierungsfreien Vertriebsplattform für alle öffentlichen Mobilitätsangebote in Österreich“) sowie auf den auch darauf bezogenen Ministerratsbeschluss 27/40 vom 29.7. 2020 verwiesen.

Zu den Fragen 10 und 13:

- *Zur Zeit konzentriert sich das öffentlich Verkehrsangebot auf hoch ausgelastete Strecken oder städtische Gebiete. Die last-mile im „Speckgürtel“ und im ländlichen Raum wird dem privaten KFZ oder Taxidiensten überlassen. Wann wird es für diese Bedarfsverkehre Rahmenbedingungen geben, die die Errichtung, Betrieb und Weiterentwicklung sicherstellen?*
- *Mikro-ÖB Projekte leiden sehr unter den Fahrgastschwund aufgrund des Covid-19-Virus und die Covid-19 Maßnahmen. Welche konkreten Maßnahmen haben Sie gesetzt oder in Planung, welche Mikro-ÖV Projekte finanziell unterstützen, um einen Fortbestand zu sichern?*

Flexible und dem tatsächlichen Bedarf angepasste Mobilitätsdienstleistungen sind die notwendige Ergänzung des klassischen öffentlichen Linienverkehrs für periphere Räume. Diese Verkehre auch in der Fläche verfügbar zu machen, ist eine der Herausforderungen, der sich

das BMK derzeit mit dem im Regierungsprogramm vorgesehenen Mobilitätsmasterplan 2030 stellt. Hierbei nehmen der Themenbereich der neuen Mobilität auf dem Land sowie Leitlinien zu deren Rahmenbedingungen, Qualitätskriterien, Verantwortungsbereichen und Angeboten eine wichtige Rolle ein.

Zu den Frage 11, 12 und 14:

- *Eine Aggregation von Angeboten kann die Akzeptanz und Nutzung steigern. Das 1-2-3-Ticket ist als Zeitticket ein gutes Beispiel. Wird es für Private die Möglichkeit geben Tickets für öffentliche Verkehrs zu aggregieren, weiter zu vertrieben und mit privaten Angeboten zu Maas Lösungen zu kombinieren?*
- *Wird es für diesen Vertrieb wirtschaftlich sinnvolle Margen geben, die Investitionen in Maas Plattformen betriebswirtschaftlich sinnvoll machen?*
- *Das 1-2-3- Ticket hat umso mehr Wirkung, wenn jene Menschen in Österreich, die nicht an den ÖV angebunden sind, eine Mindestversorgung mit Mikro-ÖV erhalten. Sind Mikro-ÖV Projekte in der Planung des 1-2-3- Tickets eingebunden?*
 - a. *Wenn ja, inwiefern?*
 - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Das 1-2-3-Klimaticket soll die Beförderung in fahrplangebundenen Verkehrsmitteln des Öffentlichen Personenverkehrs beinhalten. Das BMK ist bestrebt, es für private und öffentliche Mobilitätsdienstleister_innen attraktiv zu machen, das „Basisprodukt“ in kommerzieller, rechtlicher und vertrieblicher Eigenverantwortung zu ergänzen – dazu können z.B. Komfortklassen, Reservierungen, Park&Ride-Angebote, Sharing-Dienste, Mikro-ÖV-Angebote oder auch touristische Angebote zählen. Der Vertrieb des 1-2-3-Österreich-Tickets als tendenziell beratungsintensiveres Produkt soll aus heutiger Sicht durch die anerkennenden Tarifpartner (insbesondere Verkehrsverbände, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Stadtverkehrsunternehmen) erfolgen.

Grundsätzlich gilt für den Vertrieb öffentlich finanzierter Mobilitätsangebote allgemein, dass das Einziehen zusätzlicher, gewinnorientierter Ebenen aus Sicht der Steuerzahlerinnen und Steuerzahler nicht vorteilhaft ist. Unabhängig davon liegen Entscheidungen hinsichtlich allfälliger Margen für die Inanspruchnahme von Dienstleistungen zusätzlicher bzw. vernetzender Vertriebsplattformen grundsätzlich in der Kompetenz der erlösverantwortlichen Mobilitäts- bzw. Serviceanbieter_innen und werden somit durch den Markt geregelt.

Leonore Gewessler, BA

