
2618/J XXVII. GP

Eingelangt am 01.07.2020

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Johannes Margreiter, Kolleginnen und Kollegen
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
betreffend Mobility as a Service**

Mobility as a Service (MaaS) ist ein Konzept, welches dabei helfen kann, die Mobilität der Bevölkerung noch effizienter sicherzustellen und - im Idealfall - den CO₂-Ausstoß des Verkehrssektors zu verringern. Zusätzlich bietet MaaS die Chance, durch eine Zunahme von Ride-Sharing Angeboten und einer korrespondierenden Reduzierung des Pkw-Besitzes pro Haushalt, mehr öffentlichen Raum in den Städten von Parkflächen zu befreien und alternativ zu nutzen.

Das Regierungsprogramm (S.98) widmet MaaS folgenden Absatz: "Innovationsvorsprung Österreichs bei MaaS (Mobility as a Service) optimal nutzen: MaaS-Architektur öffentlich vorgeben, Dienste öffentlich integrieren, Absicherung multimodaler digitaler Mobilitätsplattform zusammen mit Ticketshop in öffentlicher Hand als frei zugänglicher „öffentlicher Raum“, offen für alle unter fairen Bedingungen."

Österreich wird im Regierungsprogramm ein "Innovationsvorsprung" bei MaaS zugeschrieben, was das Gefühl vermittelt, dass keinerlei Aufholbedarf besteht. Fakt ist jedoch, dass andere Staaten MaaS schon um einiges besser verwirklicht haben als Österreich. Finnland zum Beispiel, im Speziellen die Hauptstadt Helsinki, gilt als ein absoluter Spitzenreiter in Sachen zukunftsreifer Mobilität.

Es ist zu begrüßen, dass MaaS eine Erwähnung im Regierungsprogramm gefunden hat. Es darf allerdings nicht bei bloßen Absichtserklärungen bleiben.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

1. Wie ist der Stand des Bestrebens eine "MaaS-Architektur öffentlich vor[zugeben]?"
2. Wie ist der Stand des Vorhabens "Dienste öffentlich [zu] integrieren"?

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

3. 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"?
4. Welche konkreten Maßnahmen planen Sie, um MaaS in Österreich zu fördern?
5. Welche finanziellen Mittel haben Sie veranschlagt, um MaaS Projekte im Jahr 2020 zu fördern?
6. Planen Sie eine zentrale, staatliche MaaS Plattform auszuarbeiten und anzubieten?
 - a. Wenn ja, wie können Sie einen fairen Wettbewerb mit privaten Anbietern sicherstellen?
7. Sollen private Unternehmen Verkehrsdienstleistungen im öffentlichen Interesse anbieten können?
8. Welche Rahmenbedingungen wirtschaftlicher und rechtlicher Natur werden geschaffen, damit diese Unternehmen auch langfristig wirtschaftlich erfolgreich existieren können?
9. Wie können bereits mit öffentlichen Mitteln geschaffene Infrastrukturen im öffentlichen Verkehr (z.B. Ticketplattformen, Auskunftssysteme, Betriebssysteme) für private Anbieter genutzt werden?
10. Zur Zeit konzentriert sich das öffentliche 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?
11. 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 vertreiben und mit privaten Angeboten zu MaaS Lösungen zu kombinieren?
12. Wird es für diesen Vertrieb wirtschaftlich sinnvolle Margen geben, die Investitionen in MaaS Plattformen betriebswirtschaftlich sinnvoll machen?
13. Mikro-ÖV 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?
14. 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?