

## ***Visionen und Realität der Multimodalität***

**Mobilität ist ein wertvolles und intensiv genutztes Gut in der modernen Gesellschaft. Zahlreiche Angebote stehen zur Verfügung – aus historischen Gründen allerdings als separate Lösungen. Dringlich ist heute ein gesamtheitliches Denken. Multimodalität soll gefördert und ausgebaut werden. Wo die Probleme liegen, wurde an einer Tagung von AVENIR MOBILITÉ | ZUKUNFT MOBILITÄT am 17. Oktober 2019 im Farelhaus in Biel/Bienne vor mehr als hundertzwanzig Fachleuten diskutiert.**

An der Veranstaltung unter dem Titel «Multimodalität – Vision und Realität» nahmen auch Experten aus Österreich und Frankreich teil. Albert Waldhör, CEO von Linz Linien, berichtete in seinem Inputreferat von den Erfahrungen der österreichischen Verkehrsbetriebe. Multimodalität, so betonte er, sei nicht nur ein Thema für grosse Metropolen, sondern müsse auch kleinere und mittlere Städte beschäftigen. Als Beispiel erklärte er den Stand der Entwicklung in Linz und Graz. In Städten dieser Grössenordnung sei es schwieriger als in einer Grossstadt, die verschiedenen Mobilitätsangebote zu vernetzen. Die Voraussetzungen seien weniger gut als in einer Metropole, es brauche viel Vorarbeit und eine gute Zusammenarbeit mehrerer Beteiligter, wobei in Österreich die Stadt Wien mit Knowhow helfe.

Das konkrete Projekt in Linz und Graz heisst tim (täglich.intelligent.mobil). Zentrales Angebot sind Mobilitätsknoten in den Städten, an denen sich die verschiedenen Verkehrsmittel begegnen, was das Umsteigen und die Nutzung verschiedener Fahrzeuge stark erleichtert. Auf kleinem Raum zusammengefasst sind Haltestellen von Tram, Bus und Sammeltaxis im Nachtbetrieb, Parkplätze für das E-Carsharing und für Mietautos, öffentliche Ladestationen und Abstellanlagen für Fahrräder. Benützt werden können alle Mittel mit einer Chipkarte, die gleichzeitig als Schlüssel für die Mietwagen und für die Abrechnung dient und ausserdem Jahresabonnement für Tram und Bus ist. In Linz und in Graz, später auch in anderen Städten, soll das Netz dieser multimodalen Knoten in den nächsten Jahren erweitert werden. Wichtige Kontaktpersonen sind die Angestellten in den Kundenzentren, die sich für das System begeistert einsetzen. Pro Neukunde sei mit einem Aufwand von einer bis anderthalb Stunden für die Einführung in die Fahrzeugbedienung zu rechnen.

### **Ein Hub für 4000 Einwohner**

Die ersten Erfahrungen mit den Multimodalhubs seien gut, in Linz ist das System allerdings erst im Aufbau und finanziert sich noch nicht selbst. Eine der Erkenntnisse der österreichischen Experten ist, dass für einen funktionierenden Multimodalknoten 4000 Einwohner oder 4000 Arbeitsplätze im Umkreis von 400 Metern nötig ist. Die Standorte werden entsprechend ausgewählt, zum Beispiel in der Nähe von Hochschulen oder Start-up-Zentren. Die Auswirkungen, sagte Albert Waldhör, seien positiv: «65 Prozent der Kunden haben kein eigenes Auto mehr oder verzichten auf einen Autokauf.»

Über die Erfahrungen in der französischen Grossstadt Lyon orientierte Laurent Kocher, Executive Vice President of New Mobility, Digital and Strategy des Mobilitätsanbieters Keolis. Das Privatunternehmen betreibt seit 1985 ÖV-Linien in Lyon. Der Kostendeckungsgrad des ÖV sei von

44 Prozent auf 60 Prozent gesteigert worden, sagte Kocher, der Modalsplit Auto/ÖV habe sich seit 1995 von 52:14 auf 42:20 verbessert. Metro und Tram hätten deutlich mehr Fahrgäste, während bei den Bussen die Auslastung etwas gesunken sei. Beim Kostendeckungsrad sei Lyon besser als der europäische Durchschnitt. Ziel sei es nun, bis zum Jahr 2030 den Anteil des Privatautos auf 35 Prozent zu senken.

Der Erfolg hat seine Ursachen: «Der Service für die Kunden muss gut sein», betonte Laurent Kocher. Dazu gehört etwa, dass am Stadtrand Park-and-Ride-Anlagen mit insgesamt 7500 Plätzen erstellt wurden. Die Nutzung dieser Parkplätze ist für Inhaber von Billetten der Verkehrsunternehmen kostenlos. Die Parkhäuser werden rund um die Uhr mit Video überwacht. Von Bedeutung sei auch die Sichtbarkeit der Verkehrsmittel, das Umsteigen müsse so einfach wie möglich gemacht werden. Mit dem Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel sei zudem auch die Zahl der Schwarzfahrer zurückgegangen, was für die ehrlichen Fahrgäste wichtig sei, meinte Laurent Kocher.

### **Umsteigen ist nicht beliebt**

Interessante Zahlen über das Publikumsverhalten in der Schweiz lieferte Nicole Mathys, Chefin der Sektion Grundlagen beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE). Trotz sehr guten Möglichkeiten für eine Kombination von Verkehrsmitteln steigen die Schweizerinnen und Schweizer ungern um. «90 Prozent aller Wege werden monomodal zurückgelegt», sagte Nicole Mathys. Neun Prozent der Autofahrten in der Schweiz sind kürzer als ein Kilometer, 32 Prozent kürzer als drei Kilometer, 46 Prozent kürzer als fünf Kilometer – die Alternativen wären zu Fuss gehen oder das Velo oder E-Bike zu benutzen. Viele Fahrten sind Arbeitswege von Pendlern. Diese Wege seien von den Betroffenen selber bereits optimiert worden, ein Umsteigen sei schwer zu erreichen, sagte sie. Nicht zu vergessen sei, dass die Bahn genügend Sitzplätze zur Verfügung stellen müsse, sollten die Reisenden dazu bewegt werden, von der Autobahn auf den ÖV umzusteigen.

Auf die Frage von Moderator Matthias Finger, Professor an der EPFL, ob es in der Schweiz Fortschritte in Richtung Multimodalität gebe, erinnerte Dino Graf, Leiter Group Communication, Responsibility & Brand Management bei Amag, daran, dass sehr viele Leute je nach Bedarf mehrere Verkehrsmittel benutzen. «Wir sprechen vom hybriden Kunden», sagte Graf. Es sei heute die Realität, dass man einmal das eine und dann das andere Verkehrsmittel benütze. Die verschiedenen Möglichkeiten könnten aber wohl noch besser kombiniert werden. So sieht es auch Nicole Mathys, sie erklärte, dass es eine bessere Kombination der Angebote und neue Innovationen gebe. Die Entwicklung hin zur Multimodalität habe bereits früh und schleichend begonnen, noch ohne diesen Begriff zu verwenden. Ein gutes Beispiel dafür sei die Fahrzeuganbieterin Mobility. Weiter erklärte Ueli Stückelberger, Direktor des Verbandes Öffentlicher Verkehr (VÖV), dass für ihn die Multimodalität eher eine Frage der Gewohnheit der Menschen sei. So gehe immer noch die Mehrheit der Arbeitenden zu den gewohnten Zeiten zur Arbeit, obschon sie die Möglichkeit hätten, auch später bzw. früher zu beginnen.

## **Stadt und Land sind zweierlei**

Laurent Kocher sprach die Unterschiede der Verhältnisse von Stadt und Land an und die notwendige Anpassung der Angebote an die jeweiligen Situationen und Nachfragen. Es sei wichtig, dass der Zugang zu Verkehrsmitteln allorts gewährleistet werde, so Kocher. Ueli Stückelberger war einverstanden mit Laurent Kochers Ausführungen, dass die Verhältnisse auf dem Land ganz anders sind als in der Stadt. In wenig besiedelten Regionen gebe es gar keinen ÖV, also auch nichts, was man kombinieren könnte. In der Stadt seien die Netze und die Fahrpläne so dicht, dass sich der Besitz eines eigenen Autos erübrige, betonte Stückelberger. Das Problem dort sei, dass sich die einzelnen Verkehrsmittel den knappen Platz streitig machen. Wenn man beispielsweise eine neue Anlage für Publibikes einrichte, müsse man die dort bestehenden Veloabstellplätze aufheben.

Der ÖV auf dem Land wurde mehrfach angesprochen. Laurent Kocher erwähnte, dass man in Frankreich, wo manche Menschen sehr abgelegen leben, möglicherweise die bestehenden Angebote für Patiententransporte ausbauen könnte. Stefan Mayr, Geschäftsführer der Arbeitsgemeinschaft der österreichischen Verkehrsverbände, sagte, statt Verkehrsverbände bräuchte es Mobilitätsverbände, auf dem Land auch in Form von Mikro-ÖV-Systemen. Stefan Mayr wies auch darauf hin, dass häufiges Umsteigen ein Komfortverlust sei. Der ÖV müsse auf jeden Fall eine «Reisegarantie» geben, sonst nähmen die Leute lieber das eigene Auto. Allgemein einig waren sich die Experten, dass sich der ÖV ausserhalb der Städte und Agglomerationen nicht auf privater Basis betreiben lasse. Die Gemeinden müssten die Initiative ergreifen.

## **Investitionen in die Zukunft**

Man müsse sich auch fragen, wie viel Multimodalität sich die Schweiz leisten könne, sagte Stückelberger. Wenn bei schönem Wetter Jedermann Velo fährt und beim ersten Schnee auf den ÖV umsteigen, müsste der ÖV ja entsprechende Kapazitäten bereithalten. Dies ist auch immer mit Kosten verbunden und wirft Finanzierungsfragen auf. So sah es auch Dino Graf, der erklärte, dass es auch Akzeptanz brauche, neue Mobilitätsmodelle auszuprobieren und er gab das Beispiel des Kolibri-Projekts, ein Rufbus in der Region Brugg, der die kleineren Ortschaften mit weniger Nachfragen versorgte. Auf einen wichtigen Aspekt verwies Stefan Mayr: Auch der Tourismus, ein bedeutender Wirtschaftsfaktor sowohl in der Schweiz wie in Österreich, sollte nicht nur auf das Auto zurückgreifen.

In der Diskussion wurde auch das Verhältnis von Raumplanung und Verkehr angesprochen. Einigkeit herrschte, dass bei der Planung von Wohn- und Arbeitszonen der ÖV berücksichtigt werden müsse. «Wenn einmal am falschen Ort gebaut wurde, erreicht man nicht mehr einen hohen ÖV-Anteil», sagte Ueli Stückelberger. Es gibt einige Beispiele an Baumassnahmen für die Unterstützung der Multimodalität. Nicole Mathys nannte den Bahnhof Lausanne, der zum multimodalen Hub ausgestaltet wird. Die Strassen in der Umgebung werden gleichzeitig für den Velo- und Fussgängerverkehr aufgewertet. Und Stückelberger erklärte: «In der Schweiz gibt es schon viele Multimodalhubs, an fast allen Haltestellen des ÖV». Er sehe das Problem nicht da, sondern eher beim Platz in den Städten, man müsse sich für bestimmte Angebote entscheiden.

## **Der ÖV wird IT-lastig**

Im zweiten Teil der Veranstaltung wurden die praktischen Schritte für die bessere physische und digitale Verknüpfung der Verkehrsträger angesprochen. Martina Müggler, Mitglied der Geschäftsleitung von Postauto, sagte, es gebe in der Schweiz schon lange zukunftssträchtige Modelle wie Mobility-as-a-Service und berichtete über erfolgreiche Innovationen. Eine davon ist Publibike, eine Initiative von Postauto, die auch auf der Zusammenarbeit mit der SBB beruht und sich gut bewährt. Die Wichtigkeit der Zusammenarbeit der Anbieter wurde auch von Franz Schwammenhöfer, Leiter Gesamtverkehr im österreichischen Bundesministerium Verkehr, Innovation und Technologie, betont. Dabei sei aber wichtig, dass die einzelnen Anbieter immer noch ihren Kerngebieten und Kunden treu bleiben und sich der jeweiligen Situation vor Ort anpassen.

Doch sieht Martina Müggler für Postauto auf dem Land noch viel Potenzial. «Es braucht ein physisches Angebot, nicht nur eine schöne App», sagte sie. Auch Gery Balmer, Vizedirektor im Bundesamt für Verkehr (BAV), erkennt für die Mobilität noch sehr viel nicht ausgeschöpftes Potential und Kapazitäten. Die Kombination der öffentlichen und privaten Angebote müsse einfach, sexy und gewährleistet sein – nur wenn diese Kriterien erfüllt sind, sei der Kunde bereit sein Verhalten zu ändern.

In Zukunft wird die Digitalisierung beim ÖV eine prominente Rolle spielen. Wegen grosser Ungewissheit sind die Einschätzungen verschieden, wie sich der Eintritt der grossen IT-Player und Tech-Giganten auswirken werde. Knackpunkt sind vor allem die Daten über die Verkehrsflüsse und die Kundenpräferenzen. Wer diese Daten hat und geschickt nutzt, hat einen gewaltigen Vorteil. Gefürchtet wird vor allem das Unternehmen Google, das mit seiner Technik und seiner Marktmacht die Steuerung der Verkehrsflüsse beeinflussen könnte, zum Nachteil der einen und zum Vorteil der anderen Beteiligten. So gab auch Laura Schmid, Projektleiterin Verkehrspolitik beim Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), zu Bedenken, dass man nicht wisse, welche Routen Google auf einer Multimobilitätsplattform bevorzugen würde.

Für Gery Balmer sind Verkehrsdaten Teil der öffentlichen Infrastruktur. Der Zugang dazu müsse diskriminationsfrei sichergestellt sein. «Google hat die Daten und wir können Google keine Vorschriften machen», sagte Balmer. Die Unternehmen des ÖV strebten eine gute Auslastung an und verfügten heute über ziemlich gute Daten für die Steuerung des Angebots, sagte Martina Müggler. Bedenken hat sie, wenn andere Datennutzer sich betätigen und in die Abläufe eingreifen: «Dann warten plötzlich hundert Leute an einer Haltestelle, aber es kommt nur ein Bus».

## **Schafft Digitalisierung mehr Verkehr?**

Laura Schmid betonte, für den VCS sei das Ziel eine Verminderung des Verkehrs und eine optimale Nutzung der bestehenden Angebote. Sie sieht eine Gefahr in den privaten Anbietern wie beispielsweise UBER, die mehr Verkehr generieren anstatt ihn zu vermindern: «Am Ende gibt es mehr Verkehr, weil die Anbieter bei mehr Verkehr mehr verdienen». Die privaten Verkehrsunternehmen dürften sich vermutlich dort engagieren, wo es am wenigsten nötig sei, nämlich in den Städten. Dort

können sie dann auch eine Gefahr für die Massentransportmittel sein, obwohl Letztere umweltfreundlicher unterwegs sind.

Auf die Bedeutung der Daten wies auch Sara El Kabiri hin, Responsable mobilité numérique Canton de Vaud. Die Daten schufen die Möglichkeit für genaue Analysen und auch für das Zusammenspiel von Raumplanung und Verkehrswesen. Die Bedürfnisse der Kunden seien sehr verschieden, das Angebot müsse diesem Bedarf angepasst werden. Die öffentliche Hand müsse die private Nutzung solcher Informationen regulieren. So will der Kanton Waadt die Daten selber hüten. Franz Schwammenhöfer sagte, die Öffentlichkeit habe Anspruch auf die Daten, die im öffentlichen Raum entstehen. Es gehe nicht darum, jede Privatfahrt zu erfassen, sondern um aggregierte Daten. Private und öffentliche Besitzer von Daten sollten zusammenarbeiten, das sei besser als ein Entweder-Oder.

Zum Abschluss überbrachte Erich Fehr, Stadtpräsident von Biel/Bienne, den Teilnehmenden das Grusswort der Stadtregierung. Fehr betonte die Wichtigkeit der multimodalen Mobilität für urbane Gebiete und erklärte, dass sich die Stadt Biel/Bienne diesem Thema im Rahmen verschiedener Projekte ebenfalls angenommen habe. Mit einem kurzen geschichtlichen Einblick zum Farelhaus und dessen visionärem Namensgeber beendete Herr Fehr das Grusswort.

Der Dialoganlass von AVENIR MOBILITÉ machte einmal mehr deutlich, dass die Entwicklungen im Mobilitätsbereich anspruchsvoll sind. Es braucht die integrierte Zusammenarbeit von allen relevanten Stakeholdern, um die Herausforderungen zu meistern.