



Öffis im Minutentakt, Car- und Bikesharing, lückenloses Radnetz – davon können ländliche Gebiete nur träumen. Verkehrsplanung auf dem Land ist kreative Schwerstarbeit, Busse und Züge oft nicht die beste Lösung.

Philip Pramer

Bahnhöfe und Bushaltestellen auf dem Land sind oft verwaist. Jahrzehntelange Zersiedlung hat die Entfernungen zu stark anwachsen lassen.

Manchmal scheint es, als würde die Zukunft der Mobilität am Land vorüberziehen. In Wien werden neue U-Bahn-Linien gebaut, Pop-up-Radwege und Begegnungszonen eröffnet. Carsharing-Anbieter, Scooter- und Fahrradverleiher kommen und verschwinden wieder.

Und auf dem Land? Dort hat der Autoverkehr weiter zugenommen.

In den vergangenen Jahren ist der Motorisierungsgrad, also die Anzahl von Pkws pro Einwohner, stetig gestiegen. Die Schere zwischen Stadt und Land geht immer weiter auseinander: Während in Wien immer weniger Autos auf 1000 Einwohner kommen und der Motorisierungsgrad in anderen großen Städten fast konstant bleibt, gibt es in allen anderen Gebieten immer mehr Autos pro Kopf. Je peripherer der Bezirk, desto mehr Zuwächse gab es in den vergangenen Jahren.

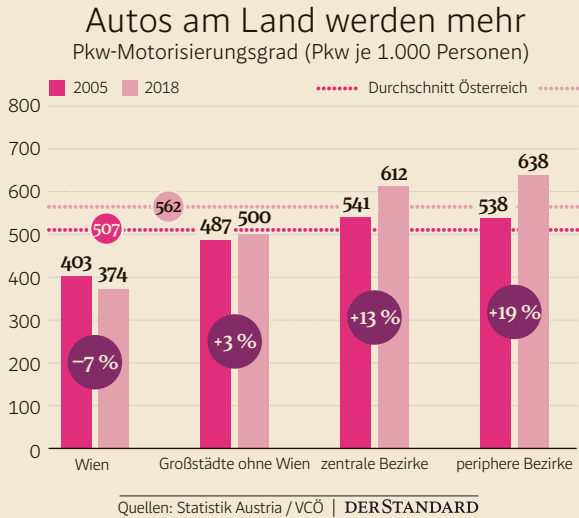
Auch in der Forschung konzentrieren sich viele lieber auf die Mobilität in der Stadt, wie Fabian Sandholzer vom Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik bestätigt. Die Ausgangssituation sei auf dem Land anders – und viel komplizierter. Weil die Wege weiter sind, ist Förderung von aktiver Mobilität, also Gehen und Radfahren, herausfordernder.

Was den öffentlichen Verkehr angeht, so „erntet man die Früchte jahrzehntelanger Verkehrs- und Raumordnungspolitik“, so Sandholzer – und diese sind bitter. Ortskerne sind vielfach ausgestorben. Im Burgenland waren 1997 etwa nur drei Gemeinden ohne Nahversorger, 2018 waren es schon 70. Parallel dazu wurde in vielen ländlichen Gebieten der öffentliche Verkehr ausgedünnt.

Im Westen Österreichs sei die Lage noch besser, da sich die Einwohner in den Tälern konzentrieren, wo man sie einfacher mit einer einzelnen Bahnstrecke abholen kann. Der flache Osten hingegen ist zersiedelter, was die Verkehrsplanung zu einem komplexen Unterfangen macht.

Abholdienst:
Alles in einer App

Flexibler als ein Linienbus und günstiger als ein Taxi ist der Service Istmobil. In einer App oder per Telefon kann man aus tausenden Bedarfshaltestellen auswählen, die nur wenige Hunderte Meter voneinander entfernt, also in der Regel in Gehweite sind. Ein Algorithmus berechnet aus allen Anfragen die ideale Route, sucht ein Fahrzeug in der richtigen Größe und schlägt den Passagieren eine Abholzeit sowie Fahrpreis vor. Beahlt wird bequem mittels Kundenkarte. Gedacht ist der Service vor allem als Zubringer für den öffentlichen Linienverkehr. Neben etlichen Haltestellen in ländlichen Wohngebieten gibt es deshalb auch Haltepunkte an wichtigen Knoten wie Bahnhöfen oder Endstationen der Wiener U-Bahn. Etwa ein Drittel der Fahrten beginnt oder endet dort. Bisher gibt es das System in Teilen Niederösterreichs und der Steiermark.



Bürgerbusse:
Mein Freund, der Fahrer

Bewohner in den niederösterreichischen Gemeinden Pressbaum und Tullnerbach haben ihr eigenes Übergegründet. Wer dort zum Arzt, Einkaufen oder zum Bahnhof muss, ruft beim Verein E-Mobil Pressbaum an. Der Clou: Fahrer der Elektroautos sind Freiwillige aus dem Ort. Sie zahlen einen geringeren Mitgliedsbeitrag als Passagiere und dürfen das Auto am Sonntag und Feiertagen dafür privat nutzen. Vor allem Senioren sollen so mobiler werden. 2019 wurden mit den beiden E-Autos 12.304 Fahrten durchgeführt.

Mitfahrbänke:
Tramp 2020

Daumen raus war gestern: Apps und Plattformen haben die Organisation von Mitfahrgelegenheiten institutionalisiert. In manchen ländlichen Gebieten gibt es einen Trend zurück zum Lowtech-Trampen. Dort werden Mitfahrbänke an Hauptverkehrsstraßen aufgestellt, vorbeifahrende Autofahrer können die wartenden Menschen abholen. Manchmal gibt es auch eine Auswahl an Schildern von Zielorten. In Österreich gibt es etwa in Innsbruck, St. Leonhard und Oberperfuss in Tirol Mitfahrbänke.

Das 1-2-3-Ticket, das schon 2021 kommen soll, würde vielen Regionen wohl nicht viel bringen. Denn selbst drei Euro pro Tag sind zu viel für einen Zug, der zuletzt vor zehn Jahren gefahren ist.

Sind mehr Zug- und Buslinien die Lösung für das Mobilitätsdilemma auf dem Land? Nur bedingt, sagen viele Experten. Die Hauptachsen müssen zwar gut ausgebaut sein, dort, wo sich Linienbusse nicht rentieren, soll die öffentliche Mikromobilität einsetzen. Anstatt fast leere Busse verkehren zu lassen, fahren Kleinfahrzeuge Menschen nach Bedarf und bringen sie zu Knotenpunkten.

Einmal zum Mitnehmen, bitte

Mobility as a Service geht noch einen Schritt weiter. Anstatt einzelne Tickets zu buchen, kauft man Mobilität als Dienstleistung. In der Regel passiert das über eine App, nach Eingabe von Start- und Zielort berechnet ein Algorithmus den schnellsten, günstigsten oder umweltschonendsten Weg mit mehreren Verkehrsmitteln – von Bus und Zug bis Leihrad und Taxi.

Das kann bis zu einer Mobilitäts-Flatrate gehen, bei der für einen fixen monatlichen Betrag die gesamte persönliche Mobilität abgedeckt wird. Der Anbieter Whim bietet für den Großraum Helsinki etwa ein Abo für knapp 500 Euro pro Monat an, bei dem nicht nur Öffi-Tickets, sondern auch alle Fahrten mit Taxi, Mietwagen und E-Scooter inkludiert sind. Billig ist das nicht. Für den ländlichen Raum gibt es solche All-inclusive-Lösungen zu dem noch nicht flächendeckend.

Günstiger könnten solche Angebote in Zukunft mithilfe von autonomen Fahrzeugen werden. Diese tun sich im dichten Stadtverkehr noch schwer und könnten sich zuerst auf dem Land etablieren. Spätestens dann müsste man aufpassen, dass sich bedarfsorientierter und Linienverkehr nicht kannibalisieren. Dann würde erst recht wieder jeder alleine im Auto sitzen – nur eben auf der Rückbank.



ZUKUNFT ERHÖREN

Immer schneller, effizienter und prozessorientierter sollen wir arbeiten – aber was macht das mit uns?

Gunter Dueck war Mathematikprofessor und arbeitete beim Technologiekonzern IBM, heute kritisiert er den neurotischen Effizienzwahn, dem das Management in Unternehmen verfallen sei. Im Podcast spricht er über die Anfänge der Prozessoptimierung in Unternehmen in den 90er-Jahren, als erstmals Software eingesetzt wurde und Berater „wie Heuschrecken die Unternehmen überzogen“ haben. Die Aufteilung von Arbeit in immer

kleinere, monotonere Aufgaben und der zunehmende Leistungsdruck belasten nicht nur Mitarbeiter, sondern hindern auch die Unternehmen daran, innovativ zu sein. Der Fokus auf Effizienz und kurzfristigen Shareholder-Value würde Visionen unterbinden, so Dueck.

Edition Zukunft – der Podcast. Alle 14 Tage auf iTunes, Google Podcasts, Spotify und auf derStandard.at/Podcast



„Edition Zukunft – der Podcast“ wird unterstützt von BMW Österreich. Die redaktionelle Verantwortung liegt beim STANDARD.