



Bericht zum AnachB Forum 2019 „Digitalisierung und Verkehrsverwaltung – Innovationen und Perspektiven mit Fokus Ostregion“

Die Digitalisierung der Verwaltung schreitet voran, auch im Sektor Mobilität: In den letzten Jahren wurden einige wegweisende Services wie beispielsweise die Verkehrsauskunft Österreich (VAO) und die Graphenintegrations-Plattform (GIP) erfolgreich umgesetzt. Eine von der öffentlichen Hand betriebene Verkehrsauskunft für ein ganzes Land gibt es derzeit nur in Österreich. Aufbauend auf diesen Grundlagen müssen nun rasch weitere Schritte folgen, um den Bürgern tatsächlich bald „Mobility as a Service“ anbieten zu können. Dazu benötigt es eine stärkere Zusammenarbeit innerhalb der öffentlichen Hand sowie mit privaten Akteuren. Die Verfolgung weiterer Projekte wie ÖV2022 und EVIS.at sind weitere wichtige Schritte, letztendlich müssen wir jedoch den Bürger und seine Bedürfnisse noch stärker in den Mittelpunkt stellen. Das waren die wesentlichen Erkenntnisse des von der GSV in Kooperation mit ITS Vienna Region organisierten AnachB Forums Ende September 2019 zum Thema „Digitalisierung und Verkehrsverwaltung – Innovationen und Perspektiven mit Fokus Ostregion“.

Wie profitiert der Bürger von diesen wegweisenden Entwicklungen?

Dazu der niederösterreichische Landesrat für Verkehr und Finanzen, Ludwig Schleritzko, im Rahmen eines einleitenden Interviews: „Für den Bürger sehen wir vor allem die kundenfreundliche AnachB App als überaus wertvoll an. Diese zeigt alle Mobilitätsalternativen von A nach B übersichtlich an. Das ist wichtig, denn die Hürden für einen Umstieg vom eigenen Auto auf andere Verkehrsmittel müssen so gering wie möglich sein, um die Menschen zu motivieren. Außerdem müssen die Alltagswege mit wenig Aufwand geplant werden können.“ Zwar werden in Niederösterreich immer mehr Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt, die überwiegende Mehrheit entfällt jedoch nach wie vor auf den motorisierten Individualverkehr. Schleritzko: „Da ist natürlich noch viel Luft nach oben. Die Digitalisierung und darauf aufbauende Services können uns jedoch helfen, mehr Menschen zu überzeugen.“ Dazu müsse sich die öffentliche Hand jedoch noch kooperativer verhalten: „Wir sind von Seiten der Verwaltung bzw. als Verkehrsverbünde gefordert, eine offene Architektur zur Verfügung zu stellen. Dafür müssen wir alle an einem Strang ziehen, nur dann erreichen wir das beste Service für unsere Bürger, also unsere Kunden. Heute entwickeln sich öffentliche Verkehrsunternehmen von einem Mobilitätsanbieter immer mehr zu einem Mobilitätsdienstleister und das ist ganz im Sinne der Kunden.“

ITS Vienna Region will Daten der Verwaltung den Bürgern zugänglich machen

„Wir sind bei ITS Vienna Region angetreten, Daten der Verwaltung für die Verkehrsteilnehmer nutzbar zu machen“, betont der Leiter von ITS Vienna Region, Hans Fiby, im Rahmen seiner Keynote. Die Verwaltung besitzt im Bereich Mobilität u.a. Daten zu Baustellen, Veranstaltungen, wesentlichen Änderungen im Verkehrsnetz, Verkehrsschildern und Bodenmarkierungen. Diese Daten versucht ITS Vienna Region möglichst vorab abzugreifen und digital einzuarbeiten.

Dazu hat ITS Vienna Region u.a. einen „Maßnahmenassistent“ entwickelt, eine Software im Umfeld der Graphenintegrationsplattform GIP, mit dem Maßnahmen wie Straßenschilder, Bodenmarkierungen etc. in die GIP eingetragen werden, womit diese in weiterer Folge in der VAO und damit für den Bürger sichtbar werden.

Bei über 100 Usern aus der Verwaltung in Österreich ist eine Datenharmonisierung ganz entscheidend – Stichworte GIP Datenstandard RVS 05.01.14 plus Modellierungshandbücher. Fiby betont: „Nur einheitliche Daten kann man konsistent nutzen. Um Aktualität und Vollständigkeit sicherzustellen, gilt es die Arbeitsabläufe zu harmonisieren und Qualitätssicherung einzubauen.“

Herausfordernd bleiben Ereignisse, die sich nicht vorher ankündigen, wie Staus und Unfälle. Mit Projekten wie EVIS.AT (*nähere Erklärung weiter unten*) sollen aber auch diese Informationen noch besser in der VAO und weiteren Services integriert werden.

Wichtigste Kooperation aus Sicht von ITS Vienna Region ist die VAO, betont Fiby: „Viele beneiden uns um diese österreichische Lösung. Mit der Hintergrundkarte basemap.at findet man jede Hausnummer und gleichzeitig ist die Karte stets aktuell. Sie bietet eine höhere Qualität im Vergleich zu Google, das lokale Wissen ist unser Qualitätsplus. Mehr als 50% des Gesamtaufwandes werden für Aktualität, Vollständigkeit und Richtigkeit der Daten verwendet. Eine erfolgreiche Zusammenarbeit von vielen Konsortien in Österreich führt dazu, dass der Nutzer eine hervorragende Information hat.“

Wie macht das Musterland Schweiz Mobilität zugänglicher?

Aus der Sicht von Andreas Kronawitter, ITS Schweiz, ist die Schweiz nicht in jeder Disziplin vorbildlich unterwegs: Zwar ist der Titel „ÖV-verliebtes Land“ unbestritten und auch sonst wird die Mobilität in der Schweiz relativ reibungslos abgewickelt, dennoch sieht Kronawitter Handlungsbedarf: „Über 30% der Emissionen in der Schweiz entfallen auf den Verkehr, damit ist der Verkehr der größte Emittent in der Schweiz. Der öffentliche Verkehr ist zwar hervorragend ausgebaut, mittlerweile laufen uns jedoch die Kosten davon. In der Vergangenheit haben wir immer Kapazitäten für die Spitzenzeiten ausgebaut, das stößt allmählich an Grenzen und gleichzeitig muss die öffentliche Hand einen immer größeren Teil der Kosten des Verkehrs (Schiene und Straße) tragen. Parallel steigen die Ansprüche der Nutzer. Für all die neuen und bestehenden Mobilitätsangebote wäre eine zentrale Auskunftsplattform sinnvoll und da haben wir neidisch über die Grenze geschaut und festgestellt, so etwas bräuchten wir eigentlich auch. Wir würden jedoch nicht nur Informationen austauschen, sondern auch Transaktionen über eine derartige Lösung abwickeln wollen.“

Generell plädiert auch Kronawitter dafür, den Menschen und seine Gewohnheiten in den Mittelpunkt der Überlegungen zu stellen: „Unsere Kunden wollen über ihre tägliche Mobilität nicht nachdenken und ‚faul‘ sein. Sie werden ihre Gewohnheiten nur dann ändern, wenn das, was sie morgen tun, besser für sie ist. Über den Preis erzielen Sie kaum nennenswerte Effekte, die Preise müssten schon astronomisch auf einer Seite angehoben werden.“

Wien will Infrastruktur intelligenter machen

Die Stadt Wien hat zahlreiche Projekte in Richtung intelligente Verkehrssteuerung gestartet, berichtet Harald Bekehrti, Leiter der MA 33 in der Stadt Wien und Vorsitzender des Lenkungsausschusses bei ITS Vienna Region:

- Erste intelligente Verkehrsampel: Kurz vor der Veranstaltung wurde die erste intelligente Verkehrsampel Wiens in Betrieb genommen, bei der ein optischer Sensor den Querungswunsch eines Fußgängers zuverlässig erkennt. Diese wurde anstelle einer Bedarfsanlage (Druckknopfampel) eingesetzt. Die Ampel erkennt auch, wenn mehrere Personen wie Gruppen den Zebrastreifen überqueren und verlängert die Grünphase unter solchen Umständen selbstständig.
- Pilotprojekt Netzsteuerung: Zählstellen messen das Verkehrsaufkommen im Bereich des Wiener Hauptbahnhofes. Diese Daten werden von einer Software verarbeitet und weitergeleitet, damit die Verkehrslichtsignalanlagen optimale Umlaufzeiten schalten können.
- Machbarkeitsstudie „Ampel-Assistent“: Mittels einer App soll dem Autofahrer angezeigt werden, wie lange an der nächsten Verkehrslichtsignalanlage noch grün bzw. rot geschaltet ist, wenn der Autofahrer seine derzeitige Geschwindigkeit beibehält.

- C-ITS-Pilotprojekt: Bei der Wiener Westeinfahrt werden Stau- und Baustellenwarnungen ins Auto übertragen. Kooperiert wird hier mit der ASFINAG.
- Differenzierte Verkehrslenkung: Das Wiener Verkehrsmodell soll wesentlich in Richtung Echtzeit-Verkehrsmodell verbessert werden. Bekehrti: „Mit dem angestrebten Verkehrsmodell soll eine differenzierte Verkehrslenkung ermöglicht werden, also nicht alle Autofahrer denselben Weg nehmen. Wir arbeiten hart an diesem Projekt.“

Generell gelte laut Bekehrti der Grundsatz, dass der motorisierte Individualverkehr flüssig unterwegs sein soll.

Niederösterreich konzentriert sich auf Mobility as a Service (MaaS)

In Niederösterreich sieht man gemeinsame Mobilität bzw. Mobility as a Service als einen wesentlichen Schlüssel, den Verkehr umweltfreundlicher abzuwickeln, betont Oliver Danninger, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten, Land Niederösterreich: „Das schaffen wir mit neuen Fahrzeugantrieben, gemeinsamer Mobilität (Erhöhung Besetzungsgrad aller Verkehrsmittel) und aktiverer Mobilität. Besonders hohes Potential sehen wir in der sogenannten gemeinsamen Mobilität bzw. Mobily as a Service (MaaS). Das bedeutet, linienbasierte Angebote mit flexiblen Flächenangeboten wie Car Sharing, Taxisysteme, Fahrgemeinschaften zu einem gemeinsamen Mobilitätsangebot für den Nutzer zu verknüpfen. Ziel muss es sein, dass mein gesamtes Mobilitätsbedürfnis über einen One-Stop-Shop für mich individuell organisiert und realisiert wird.“ Um MaaS tatsächlich zum Durchbruch zu verhelfen, müsse es Nutzungsvorteile in Bezug auf Kosten, Zeit, Bequemlichkeit und Verlässlichkeit gegenüber dem privaten Pkw geben, ergänzt Danninger.

Bund und Länder haben bei der Realisierung von MaaS laut den European Metropolitan Transport Authorities (EMTA) folgende Strategieoptionen:

- Dezentrale marktwirtschaftliche MaaS-Initiative: MaaS wird dem Markt überlassen, die öffentliche Hand stellt ÖV-Daten bereit => öffentliche Ziele werden damit nicht erfüllt
- Standardisiertes marktbasierendes MaaS-Ökosystem: Bund und Länder definieren Technologie-Standards und stellen ÖV-Daten bereit
- Nachhaltiges und wertorientiertes öffentliches MaaS-Ökosystem: Die öffentliche Hand entwickelt aktiv ein MaaS-Ökosystem (= Empfehlung EMTA)

Aus der Sicht von Danninger müsse ein Ökosystem entstehen, bei dem einerseits öffentliche Ziele erfüllt werden und andererseits für Private sich ein Umfeld bietet, in dem investiert wird und Innovationen hervorgebracht werden: „Globale Unternehmen müssen in diesem Zusammenhang den Bund und die Länder auch als Kunden entdecken. Öffentliche Hand und Privatwirtschaft müssen kooperieren, um voranzukommen. Wir werden Daten und Dienste auch herausgeben und einander vertrauen müssen.“

Digitalisierung in der öffentlichen Verwaltung

Auch auf Bundesebene möchte man sich über die Digitalisierung auf den Bürger und die Wirtschaft konzentrieren, hebt Wolfgang Ebner, stv. Leiter Sektion 1 Digitalisierung & E-Government, BMDW, hervor. Dazu sei die ressortübergreifende Zusammenarbeit unerlässlich: „Digitalisierung ist eine Aufgabe, die nicht ein Ressort alleine machen kann. Wir als BMDW haben eine koordinierende und strategische Funktion, am Ende muss aber jede Bundesorganisation seine Hausaufgabe für sich machen. Sobald die neue Regierung angelobt ist, soll die Digitalisierungsstrategie für die Republik

Österreich durch den amtierenden Bundesminister oder der amtierenden Bundesministerin in den Ministerrat eingebracht und anschließend der Öffentlichkeit vorgestellt werden.“

Unter anderem wurde unter Federführung des BMVIT auch eine „Künstliche Intelligenz Strategie“ entwickelt. Auch für diese Strategie gilt: Sobald die neue Regierung angelobt wird, kann es weitergehen.

Ebner fasst zusammen: „Ziel ist es, in Österreich optimale Grundlagen für Digitalisierung und Innovationen in verschiedenen Bereichen zu schaffen. Das bedeutet, rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen zu schaffen, Förderanreize zu setzen und Kooperationen im In- und Ausland mit verschiedenen Stakeholdern einzugehen. Die größte Herausforderung sind die rechtlichen Voraussetzungen, die technische Schnittstellen sind leichter umsetzbar.“

Infrastrukturbetreiber wollen Verkehrssteuerung nicht aus der Hand geben

Mit dem Projekt EVIS.AT sollen die Echtzeit-Verkehrsinformationen auf der Straße von der öffentlichen Hand deutlich verbessert werden, betont Tobias Schleser, ASFINAG: „Das Projekt EVIS.AT verfolgt das ambitionierte Ziel, bis 2020 für die wesentlichen Straßen Österreichs Verkehrslageinformationen, Reisezeiten, Verlustzeiten und ein Ereignismanagement flächendeckend und in hoher Qualität zur Verfügung zu stellen. Konkret geht es um die österreichweite Erfassung, Harmonisierung und den Austausch von Verkehrsinformation in Echtzeit. Die betrachteten Datenarten sind: Geplante Ereignisse, ungeplante Ereignisse, die aktuelle und die zukünftige Verkehrslage (Prognose).“ An dem Projekt nehmen bis auf Vorarlberg alle österreichischen Bundesländer, BMI, ASFINAG, ITS Vienna Region, Salzburg Research, ÖAMTC, RISC Software, Logistikum Steyr sowie die Städte Wien und Graz teil.

Motivation für das Projekt ist auch, dass Straßeninfrastrukturbetreiber heute und in Zukunft wieder eine größere Rolle bei der Verkehrssteuerung spielen wollen. Die ASFINAG hat aufgrund umfangreicher Sensorik, Steuerungseinrichtungen und Diensten sowie jahrelangen Austausches mit den großen Verkehrsinformationsanbietern (z.B. Navi- und In-Car-System Hersteller) hier gute Möglichkeiten, doch gerade im Grenzverkehr bzw. Ausweichverkehr kommt es immer wieder zu Problemen aufgrund problematischer Empfehlungen durch Marktteilnehmer, die vor allem das nachrangige Netz betreffen. Schleser erläutert: „Manche Steuerungsmaßnahmen kann nur der Betreiber sinnvoll setzen, da er den aktuellsten und genauesten Blick auf Verordnungen und Ziele des Verkehrsmanagements im Sinne der Gesamtoptimierung hat. Mit der GIP, VAO und nun EVIS haben wir eine hervorragende Ausgangsbasis, die europaweit ihresgleichen sucht.“ Parallel muss der (Daten)austausch mit Navianbietern gesucht werden und den Empfehlungen der Betreiber Priorität eingeräumt werden – „das geht nur über maximale Qualität“, so Schleser.

Gleichzeitig werden durch EVIS.AT Verkehrsanalysen und -planung und damit kontinuierliche Verbesserungen möglich. Netzübergreifendes Verkehrsmanagement ist ein weiterer Vorteil. Und der Autofahrer profitiert von hochgenauen Verkehrsinformationen.

EVIS.AT ist auch ein Projekt, welches nicht nach Projektende im Juni 2021 ausläuft, sondern ab dann in einem dezentralen Betrieb fortgeführt wird.

Podiumsdiskussion: Wie geht es weiter?

Wien macht sich intensive Gedanken bzgl. automatisiertes Fahren und Mobility as a Service, betont Helmut Augustin, Stadt Wien: „Im Mittelpunkt steht die Frage, welche Beiträge diese Entwicklungen leisten können, damit Wien die lebenswerteste Stadt der Welt bleibt. Wir betreiben daher intensive Wirkungsforschungen.“ Zum Beispiel überlege man, wie erreicht werden kann, dass automatisierte

Fahrzeuge nicht direkt zum Ziel in der Stadt fahren, sondern bis zur nächsten U-Bahn-Station. Andernfalls drohe bekanntermaßen eine beträchtliche Erhöhung der Verkehrsleistung. Sobald MaaS sich etabliert hat und die Fahrzeuge mehr gemeinschaftlich genutzt werden, brauche es selbstverständlich weniger Stellplätze und neue Straßenräume.

Kronawitter sieht in gemeinschaftlich genutzten Fahrzeugen hohes Potential. Allerdings konzentrieren sich die Automobilhersteller nach wie vor auf hoch individualisierte Fahrzeuge. Und wem sollen diese Fahrzeuge eigentlich gehören und wer schickt sie letztendlich durch die Straßen? Da gebe es noch kaum Antworten. In der Schweiz sei die Technologieskepsis bei Themen wie 5G oder automatisiertes Fahren jedenfalls recht hoch. Es gelte kritisch zu hinterfragen, ob bei shared mobility das automatisierte Fahren überhaupt sinnvoll ist. Kronawitter: „Wer hilft z.B. älteren Menschen oder passt auf jüngere Menschen auf?“

„Digitalisierung ist ein ganz wesentlicher Teil unserer Landesstrategie“, ergänzt Werner Pracherstorfer, Leiter Gesamtverkehrsangelegenheiten, Land Niederösterreich. Semestertickets für Jugendliche seien ein plakatives Beispiel: „Innerhalb weniger Minuten nach entsprechender digitaler Antragsstellung kann das Ticket bereits ausgedruckt werden.“ Besonders wolle man das Thema MaaS verfolgen, wie auch Danninger bereits berichtet hat: „Die Alternative zum Pkw muss mindestens eine gleich hohe Qualität aufweisen, das heißt, man muss einfach, günstig, rasch und zuverlässig von A nach B gelangen können.“

Niederösterreich will auch ein digitales Parkplatzinformationssystem für seine Park- & Ride-Anlagen etablieren und hat dazu gemeinsam mit den ÖBB eine Innovationspartnerschaft gestartet. Bereits 2019 soll in einem Pilotbetrieb an vier Anlagen aus der Ferne feststellbar sein, ob es verfügbare Plätze in niederösterreichischen P&R-Anlagen gibt. Darüber hinaus wird ein weiteres Service für Reservieren und Buchen von Premium Parkplätzen entwickelt.

Pracherstorfer nennt auch das Projekt ÖV2022, mit dessen Hilfe das Ticketing für den Kunden bei Nutzung mehrerer Mobilitätspartner vereinfacht werden soll, unabhängig davon, was sich im Hintergrund abspielt.

VAO ist einzigartig, Kooperation mit Privaten ausbaufähig

Martin Böhm, Business Unit-Leiter Mobilitätstechnologien und -services bei der AustriaTech, bringt zuletzt die europäische Perspektive ein: „Gerade im Bereich MaaS sind in Europa die Privaten am Vormarsch. Bestes Beispiel ist die Mobilitätsplattform moovel, bei der zwei in Konkurrenz stehende Automobilhersteller gemeinsam eine Mobilitätsplattform betreiben und Mobilitätsdienste an den Bürger verkaufen. Warum macht das die Autoindustrie? In anderen Ländern wie z.B. Deutschland arbeiten Bund und Länder und zugehörige Institutionen nicht so gut wie in Österreich zusammen, womit private Unternehmen hier Chancen sehen. Eine von der öffentlichen Hand betriebene Verkehrsauskunft für ein ganzes Land gibt es außer in Österreich nirgendwo. Bei der Kooperation der öffentlichen Hand sind wir also sehr gut unterwegs.“

Die Kooperation mit privaten Unternehmen sieht Böhm als noch ausbaufähig an: „Wenn wir schon so gute Informationen haben, warum sind wir nicht auch in Google? Die Niederländer kooperieren beispielsweise mit Google und erhalten im Gegenzug kostenfrei Googles Echtzeitdaten. Für viele Unternehmen sind größere Länder wie Deutschland derzeit jedoch noch attraktiver als Österreich. Da müssten wir proaktiv herangehen.“

21.10.2019, WEINER