63. Österreichischer Städtetag

5. - 7. Juni 2013

Wels

Arbeitskreis I

Öffentlicher Verkehr in der Stadtumlandregion

Österreichischer Städtebund

Öffentlicher Verkehr in der Stadtumlandregion

Moderation:

Dipl.-Ing. Willy Raimund
Leiter Mobilität und Verkehr, Österreichische Energieagentur

Vorsitz:

VizeBgm. MMag. Klaus Luger
Stadt Linz

Vorträge:

Die sozial- und gesellschaftspolitische Rolle des Verkehrs
VizeBgm. MMag. Klaus Luger
Stadt Linz _____ Seite 7

Agglomerationsprogramme des Bundes und Infrastrukturfonds Schweiz
Reto Lorenzi, Dipl. Kulturingenieur ETH/SIA
Leiter Sektion Verkehrspolitik, Bundesamt für Raumentwicklung ARE _____ Seite 17

ÖPNV-Finanzierung in Städten
Mag. Manuel Köfel
KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung _____ Seite 35

Umweltverbund-Rankingmodell
Dipl.-Ing. Martin Baltes
Geschäftsführer, Innsbrucker Verkehrsbetriebe _____ Seite 45

ÖV-Angebot Österreich
Welches Angebot braucht Österreich?
Dipl.-Ing. Christian Nagl
Landesbaudirektor, Land Salzburg _____ Seite 61

MODERATION

Dipl.-Ing. Willy Raimund

Leitung Mobilität & Verkehr
Österreichische Energieagentur / Austrian Energy Agency

Bisherige berufliche Tätigkeit

Willy Raimund ist Geschäftsfeldleiter "Mobilität & Verkehr" in der Österreichischen Energieagentur (AEA, www.energyagency.at) und Koordinator der Klimaschutzinitiative klima:aktiv mobil im Auftrag des Lebensministeriums (www.klimaaktivmobil.at).

Er absolvierte das Studium der Landschaftsplanung an der Universität für Bodenkultur in Wien.

Willy Raimund war Arbeitsgruppenleiter (AG4 "Ersteinführung E-Mobilität in Österreich") des interministeriellen Steuerungsgremiums zur E-Mobilität (resultierend im "Umsetzungsplan Elektromobilität in und aus Österreich") und für das bmvit österreichischer Experte im "Implementing Agreement on Hybrid & Electric Vehicles and Technologies" der Internationalen Energieagentur (IEA, www.ieahev.org).

Aktuell ist er National Focal Point Austria für EPOMM (Europäische Plattform für Mobilitätsmanagement; www.epomm.eu) und bearbeitet u.a. die Projekte "eXchange - Vernetzungsplattform Modellregionen Elektromobilität" für den KliEn und COMPETT (COMPetitive Electric Town Transport) für ERA-NET Transport.

Die Österreichische Energieagentur ist das nationale Kompetenzzentrum für Energie in Österreich. Sie berät auf Basis ihrer vorwiegend wissenschaftlichen Tätigkeit Entscheidungsträger aus Politik, Wissenschaft und Wirtschaft. Ihre Schwerpunkte liegen in der Forcierung von Energieeffizienz und erneuerbaren Energieträgern im Spannungsfeld zwischen Wettbewerbsfähigkeit, Klima- und Umweltschutz sowie Versorgungssicherheit. Die Österreichische Energieagentur setzt klima:aktiv – die Klimaschutzinitiative des Lebensministeriums – operativ um und koordiniert die verschiedenen Maßnahmen in den Themenbereichen Mobilität, Energiesparen, Bauen & Sanieren und Erneuerbare Energie.

www.energyagency.at

Die sozial- und gesellschaftspolitische Rolle des Verkehrs

VizeBgm. MMag. Klaus Luger

Stadt Linz

Vizebürgermeister MMag. Klaus Luger

Vizebürgermeister der Stadt Linz

Bisherige berufliche & politische Tätigkeit

seit 2009	**Vizebürgermeister der Stadt Linz**
2003 - 2009	**Stadtrat für Raumplanung, Baurecht und Personal**
1992 – 2003	**Bezirksgeschäftsführer der Linzer SPÖ**
1990 – 2000	**Vorsitzender der SPÖ-Karlhof**

Wissenschaftlicher Referent
am Institut für Sozial- und Wirtschaftswissenschaften in Linz

Studium
der Sozialwissenschaften an der Universität Linz
der Geschichtswissenschaft und Publizistik an der Universität Salzburg

Funktionen in der Stadt Linz

Mitglied im Verwaltungsausschuss der Unternehmungen

- "Kinder- und Jugend-Services Linz" und
- "Museen der Stadt Linz" (Lentos Kunstmuseum Linz, Nordico und Genesis)

Aufsichtsratvorsitzender

- der Linz Linien GmbH (neues Fenster)
- der GWG Gemeinnützige Wohnungsgesellschaft der Stadt Linz GmbH

Aufsichtsrat

- der Seniorenzentren Linz GmbH
- der Immobilien Linz GmbH

Vorsitzender des Ausschusses für Jugend, Familie, Soziales und Integration
Vorsitzender des Verkehrsausschusses

Funktionen im Österreichischen Städtebund

Vorsitzender des Fachausschusses Verkehr
Mitglied Fachausschuss Soziales, Gesundheit und Jugend

Ausgangslage kommunaler Verkehrspolitik

- Mobilität ist wesentliche Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe
- Organisation der Mobilität ist öffentliche Aufgabe
- Verkehrsflächen sind (in der Regel) öffentliches Gut und begrenzt verfügbar

Zielsetzung kommunaler Verkehrspolitik

- Mobilität bzw. Teilnahme am Verkehr für alle bewerkstelligen
- Weitestgehend gleichberechtigte Teilhabe an den Verkehrsflächen ermöglichen

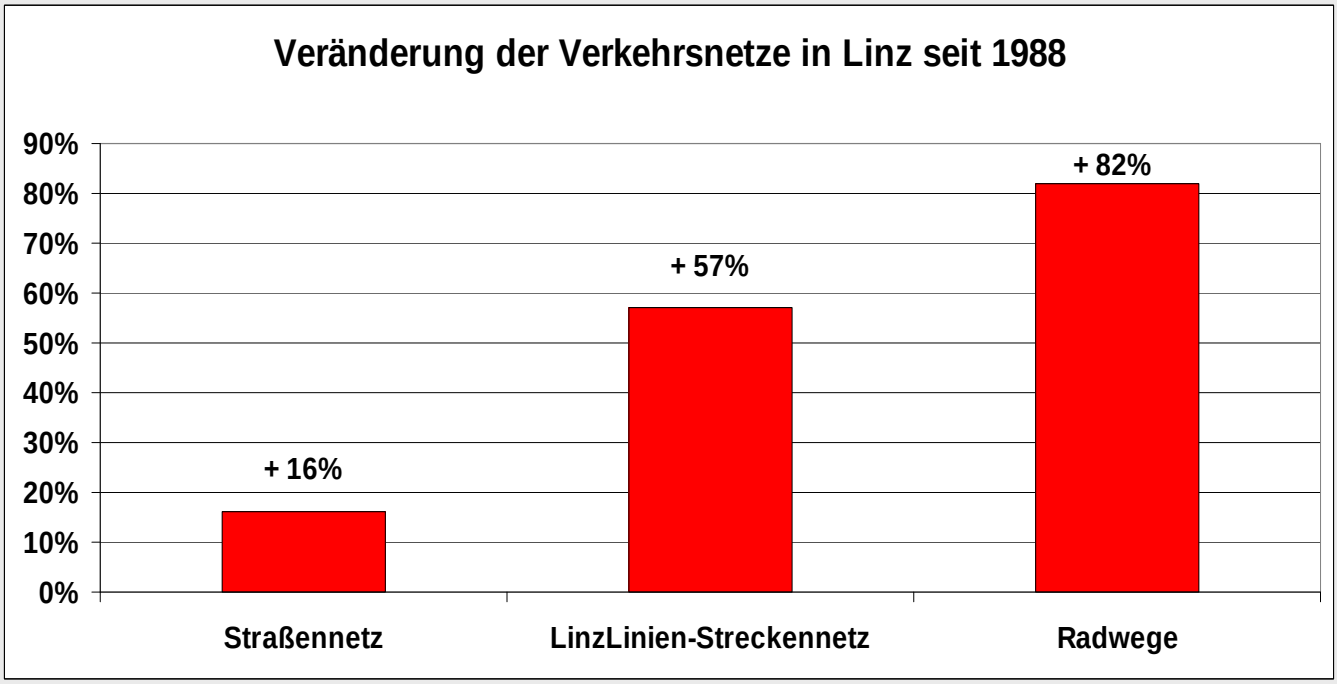
Am Beispiel Linz - Ausgangslage (Großraum Linz)

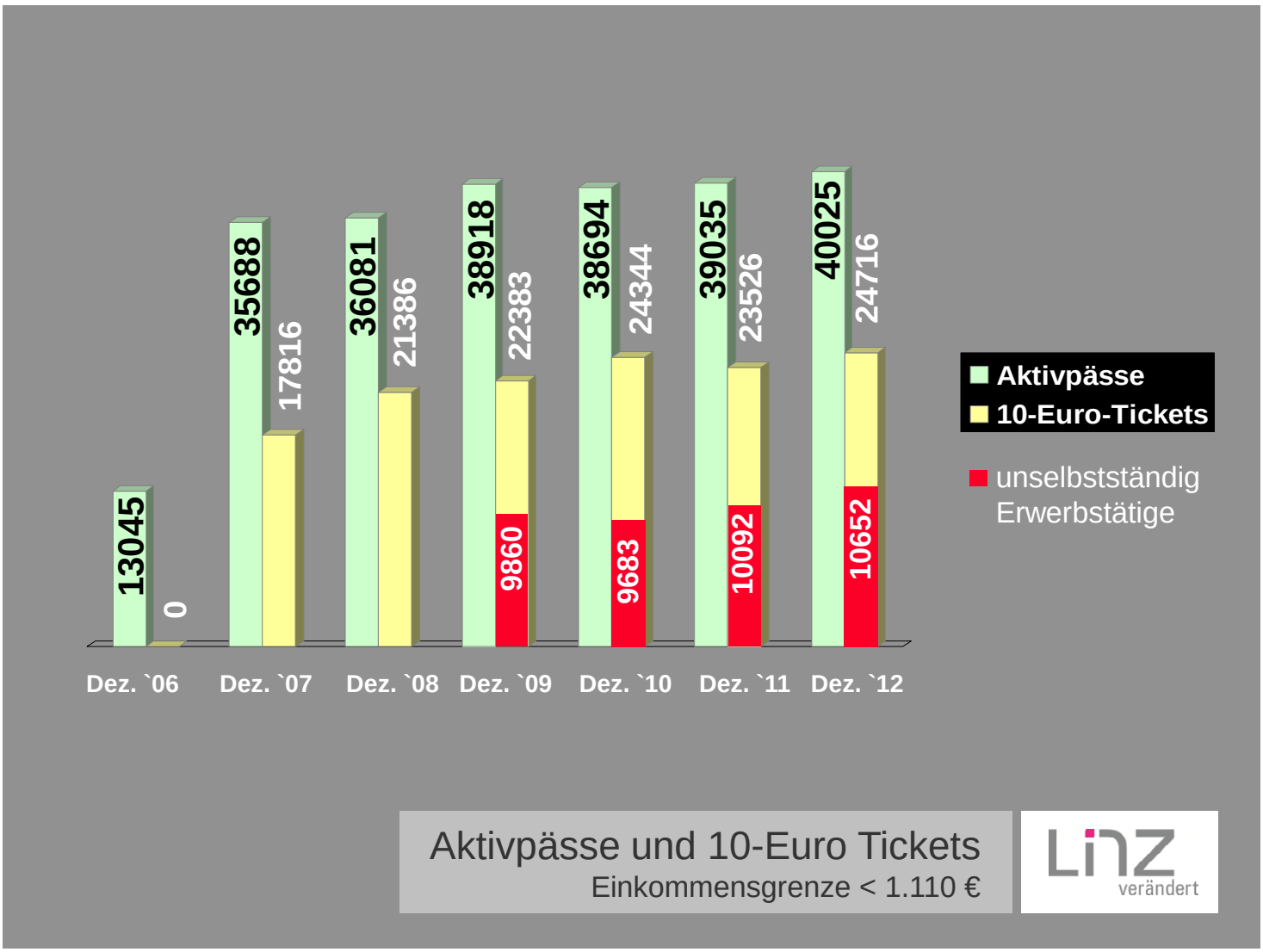
- elf Prozent der Fläche Oberösterreichs
- 48 Prozent der Arbeitsplätze
- täglich 2.000.000 Wege (die Hälfte aller in Oberösterreich täglich zurückgelegten Wege)

Am Beispiel Linz - Zielsetzungen

- Konsequenter Ausbau und Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs; Schaffung von Zugangsmöglichkeiten
- Bekenntnis zur sanften Mobilität: Konsequenter Ausbau und Lückenschluß des Radwegenetzes, Begegnungszonen
- Faire Lösungen für den ruhenden Verkehr

Am Beispiel Linz - Veränderungen





Am Beispiel Linz - Zukunftsschwerpunkt Sanfte Mobilität

- **Öffentlicher Verkehr**: weitere Attraktivierung, z.B. durch Bus-Beschleunigungsmaßnahmen, 2. Schienenachse, Umweltticket
- **FußgängerInnen**: Schwerpunkt Beleuchtung gegen Angsträume; Begegnungszonen (erste bereits in Funktion!); Tempo-30-Zonen flächendeckend vor Schulen
- **RadfahrerInnen**: Radfahr-Stadtplan; Konzept Fahrradstraßen; Überarbeitung Beschilderungssystem Radwege; neue Fahrrad-Abstellanlagen
- Pilotversuch Autofreier Hauptplatz am Sonntag
- Barrierefreiheit - Gehsteigabsenkungen

Fazit und Forderungen

- Kommunen nehmen ihre gesellschaftspolitische Verantwortung auch im Bereich Verkehr wahr
- Verkehr hat aber meist überregionale Ursachen und Auswirkungen - die überregionale Mitfinanzierung bei der Bewältigung ist allerdings noch mangelhaft

Daher braucht es (vor allem)

- eine Gesamtstrategie für den Öffentlichen Personennahverkehr und
- eine Finanzierungs- und Strukturreform (Finanzausgleich, Zweckbindung MÖSt)

Agglomerationsprogramme des Bundes und Infrastrukturfonds Schweiz

Reto Lorenzi, Dipl. Kulturingenieur ETH/SIA

Leiter Sektion Verkehrspolitik, Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Reto Lorenzi, dipl. Kulturingenieur ETH/SIA

Leiter Sektion Verkehrspolitik
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Bisherige berufliche Tätigkeit

2008 – heute **Bundesamt für Raumentwicklung, Sektionschef Sektion Verkehrsentwicklung**

Wichtigste Dossiers der Sektion: Programmbotschaft Infrastrukturfonds, Gesamtkoordination und Teil Agglomerationsverkehr

1999 – 2007 **Amt für Verkehr Kanton Zürich, Hauptabteilungschef Verkehrsplanung**

Wichtigste Projekte: Abschluss Gesamtverkehrskonzeption (Projektleiter 2006) & Agglomerationsprogramm Siedlung & Verkehr Kanton Zürich (Projektleiter 2002 – 2007)

1995 –1999 **Tätigkeit als Raumplaner**

1995 **Abschluss an der ETH Zürich**
Diplom als Kulturingenieur

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Sektion Verkehrspolitik

Agglomerationsprogramme des Bundes und Infrastrukturfonds Schweiz

63. Österreichischer Städtetag – Arbeitskreis „Öffentlicher Verkehr in der Stadtumlandregion“

Reto Lorenzi, Leiter Sektion Verkehrspolitik,
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

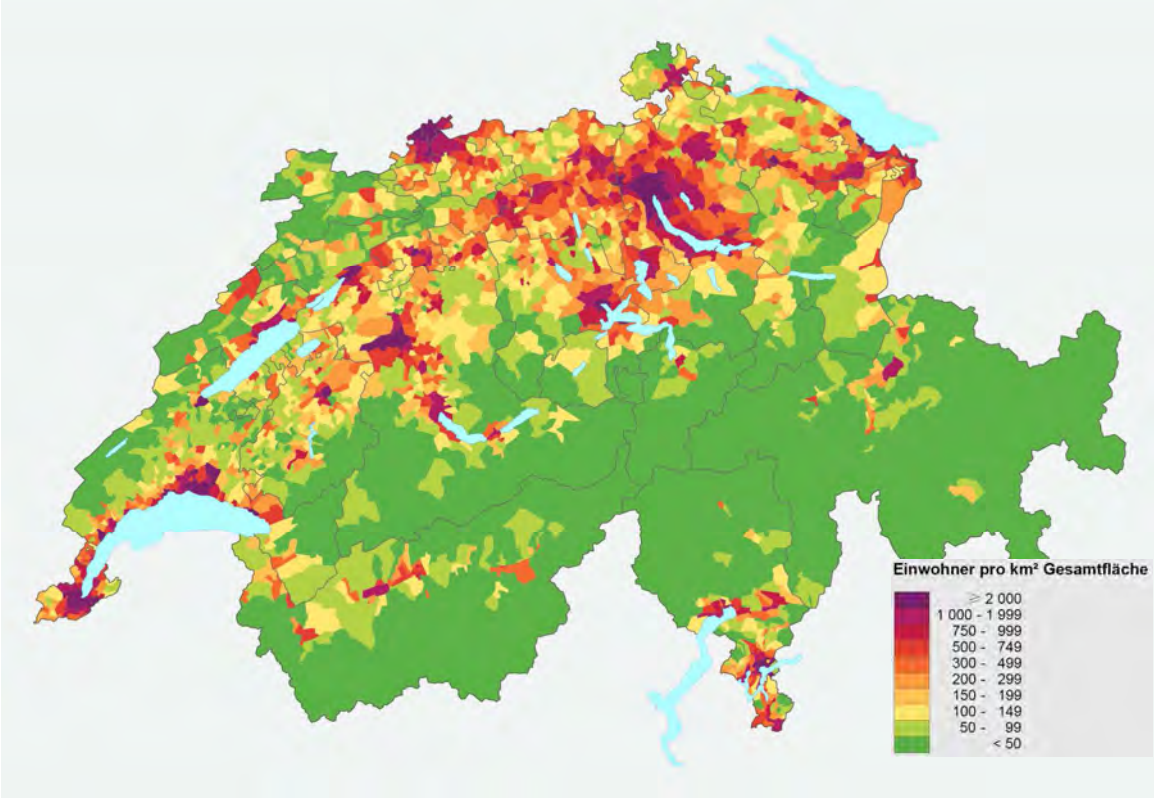
Inhalt

- Was ist das Problem?
  - Die Bevölkerung nimmt zu
  - Die Zersiedlung schreitet voran
  - Der Verkehr nimmt zu
- Was ist das Ziel?
  - Nachhaltige Raum- und Verkehrsentwicklung
- Wie sieht unsere Lösung aus?
  - Konkurrenz
  - Anreiz-System
  - Beitrags-System
  - Effektivität und Effizienz
- Warum waren wir erfolgreich?

Inhalt

- Was ist das Problem?
  - Die Bevölkerung nimmt zu
  - Die Zersiedlung schreitet voran
  - Der Verkehr nimmt zu
- Was ist das Ziel?
  - Nachhaltige Raum- und Verkehrsentwicklung
- Wie sieht unsere Lösung aus?
  - Konkurrenz
  - Anreiz-System
  - Beitrags-System
  - Effektivität und Effizienz
- Warum waren wir erfolgreich?

Bevölkerung in der Schweiz, 2000

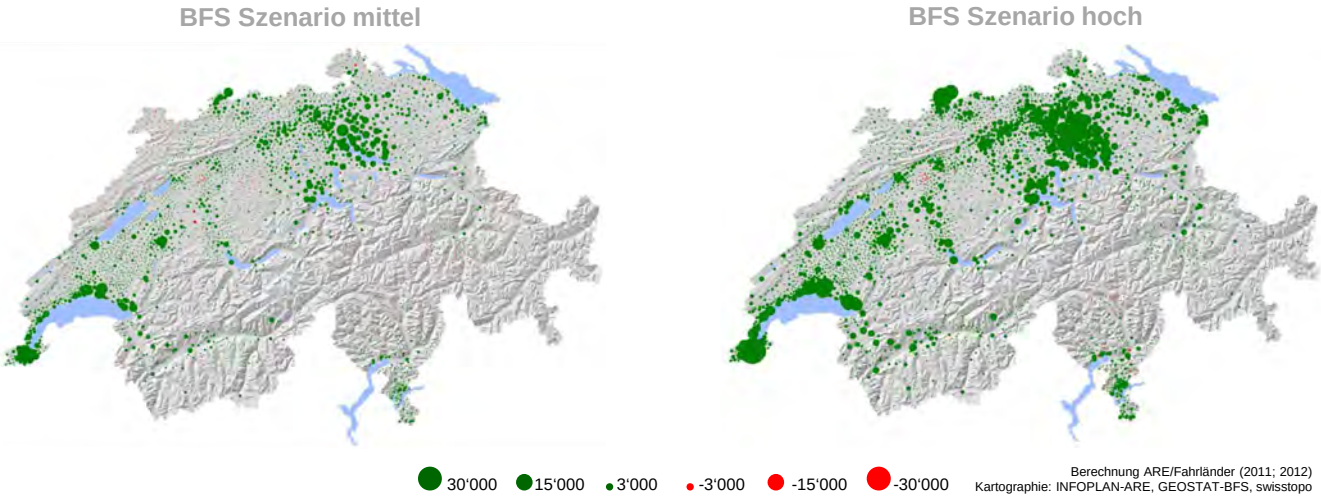


Problem – Die Bevölkerung nimmt zu

Bevölkerung wächst

- Schweiz 2009: 7.8 Millionen Einwohner (BFS)
- Schweiz 2060: 9 Millionen Einwohner (Prognose BFS)
- Bevölkerung wächst schneller und konzentrierter

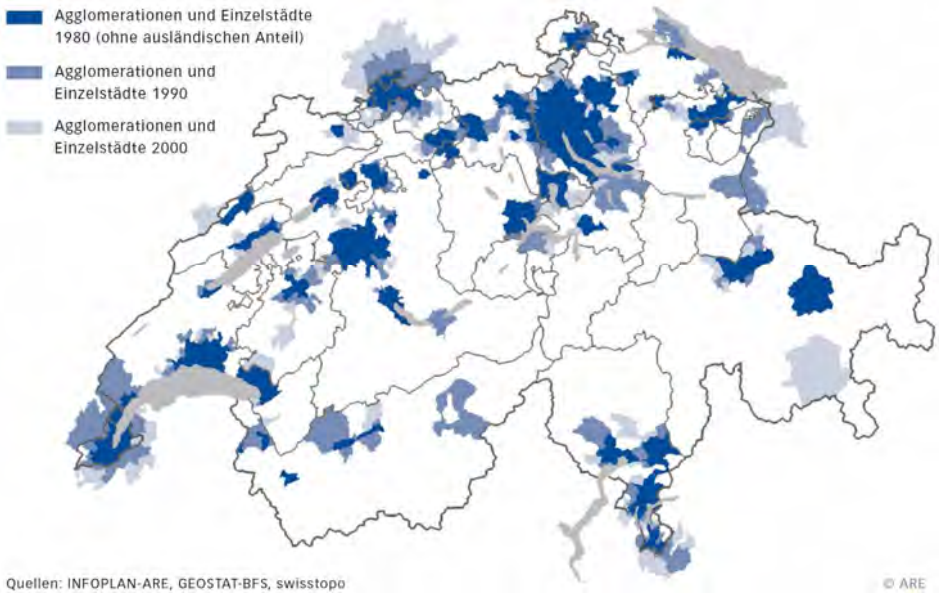
Zunahme bzw. Abnahme der Einwohner pro Gemeinde zwischen 2005 und 2030



Problem – Die Zersiedlung schreitet voran

Zersiedlung dauert an

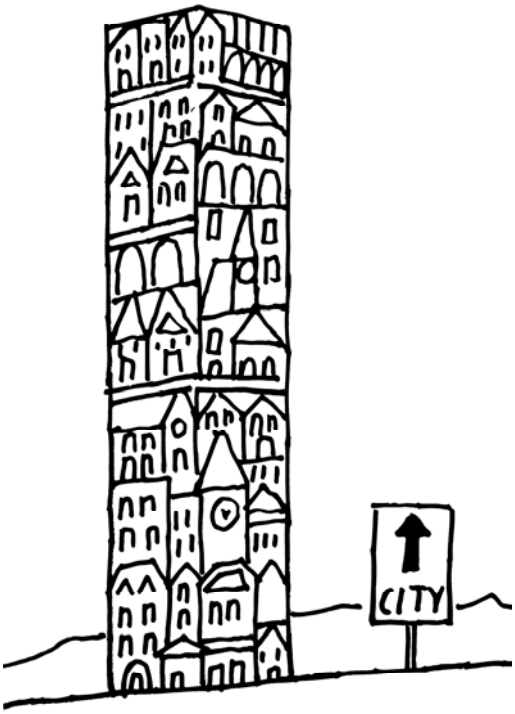
- Ein Viertel der Gebäudefläche der Schweiz liegt ausserhalb der Bauzonen.
- Zersiedlungswerte in der Schweiz zwischen 1935 und 2002 mehr als verdoppelt (Schwick et al. 2010).



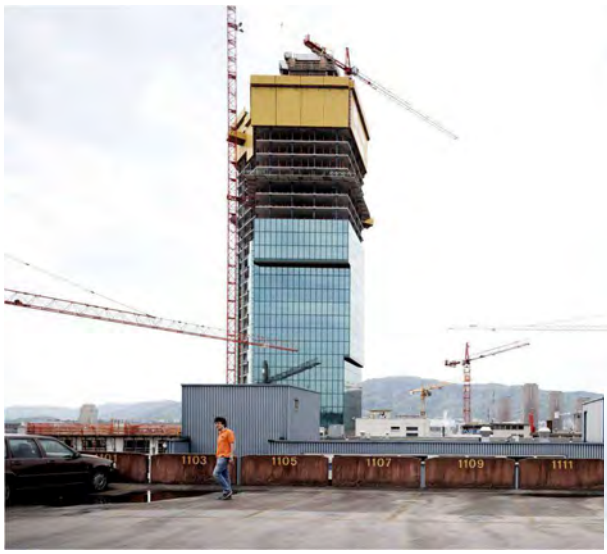
Inhalt

- Was ist das Problem?
  - Die Bevölkerung nimmt zu
  - Die Zersiedlung schreitet voran
  - Der Verkehr nimmt zu
- Was ist das Ziel?
  - Nachhaltige Raum- und Verkehrsentwicklung
- Wie sieht unsere Lösung aus?
  - Konkurrenz
  - Anreiz-System
  - Beitrags-System
  - Effektivität und Effizienz
- Warum waren wir erfolgreich?

In welche Richtung sollten wir gehen?



Ted Scapa „Raumsparstadt“



Wie kommen wir da hin?

Siedlungsgebiet begrenzen; Siedlungsentwicklung auf urbane Räume auszurichten

Ausrichtung Siedlung auf öffentlichen Verkehr; Ausrichtung Verkehr auf Ziele Siedlungsentwicklung

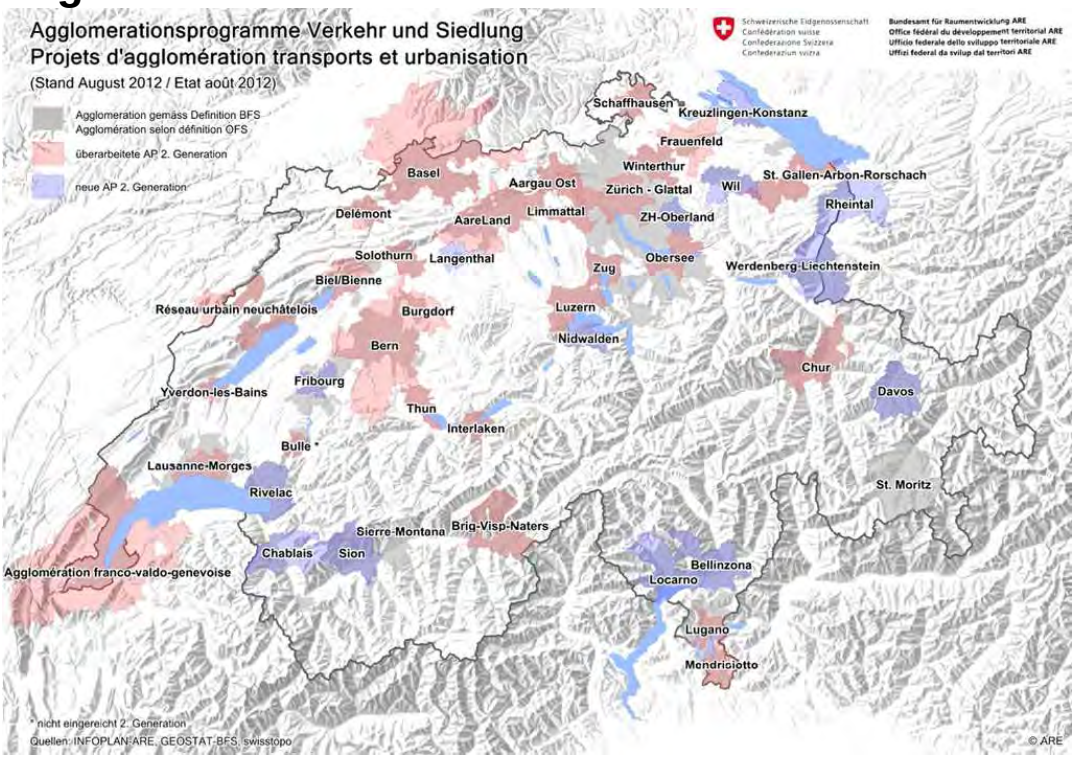
Fotografie: Alexander Jaquemet

Inhalt

- Was ist das Problem?
  - Die Bevölkerung nimmt zu
  - Die Zersiedlung schreitet voran
  - Der Verkehr nimmt zu
- Was ist das Ziel?
  - Nachhaltige Raum- und Verkehrsentwicklung
- Wie sieht unsere Lösung aus?
  - Konkurrenz
  - Anreiz-System
  - Beitrags-System
  - Effektivität und Effizienz
- Warum waren wir erfolgreich?

Konkurrenz / Anreiz-System

Agglomerationsverkehr: eingereichte Gesuche 2. Generation



Anreiz-System / Beitrags-System

Agglomerationsverkehr: Infrastrukturfonds

Aufgabe	Investition in Mio. Fr.		
	freigegeben *21.09.2010*	Weitere Etappen	Total
Fertigstellung Nationalstrassennetz	8500	0	8500
Beseitigung Engpässe im Nationalstrassennetz	0 *+1535*	~~5500~~ *3965*	5500
Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen	2559 *+1511*	~~3441~~ *1930*	6000
Beiträge an Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen	800	0	800

Effektivität / Effizienz

Agglomerationsverkehr: Beurteilungs- bzw. Wirksamkeitskriterien

(Art. 17d Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) vom 22. März 1985)

Beiträge bemessen sich nach der Gesamtwirkung:
Verhältnis finanzieller Aufwand zu Wirkungszielen:

a. bessere **Qualität des Verkehrssystems**;

b. mehr **Siedlungsentwicklung nach innen**;

c. weniger **Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch**;

d. mehr **Verkehrssicherheit**.

Inhalt

- Was ist das Problem?
  - Die Bevölkerung nimmt zu
  - Die Zersiedlung schreitet voran
  - Der Verkehr nimmt zu
- Was ist das Ziel?
  - Nachhaltige Raum- und Verkehrsentwicklung
- Wie sieht unsere Lösung aus?
  - Konkurrenz
  - Anreiz-System
  - Beitrags-System
  - Effektivität und Effizienz
- Warum waren wir erfolgreich?

Die richtige Lösung zum richtigen Zeitpunkt:

- **Integrale Planung:**
  - Koordination Siedlung und Verkehr
  - Koordination zwischen den Verkehrsträgern
  - Wirksamkeitskriterien (1. Qualität der Verkehrssysteme verbessert; 2. Siedlungsentwicklung nach innen gefördert; 3. Verkehrssicherheit erhöht; 4. Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert)
- **Wettbewerb:**
  - Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern: Beurteilung der Massnahmen nach Wirksamkeitskriterien, unabhängig vom Verkehrsträger
  - Wettbewerb zwischen den Agglomerationen
- **Effizienz** (effizienter Mitteleinsatz des Bundes):
  - Konzentration auf das Wesentliche
  - Begrenzter Beitrag: 30-50%
  - Beitrag nach Wirkung
  - Mehrkosten nicht beim Bund
- **Finanzierung:**
  - Langfristigkeit: z.Z. befristeter Fonds; Aufhebung Befristung (BRB 30.01.2013)
  - Ausreichend
  - Verlässlichkeit
  - Flexibilität

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Sektion Verkehrspolitik

Agglomerationsprogramme des Bundes und Infrastrukturfonds Schweiz

63. Österreichischer Städtetag – Arbeitskreis „Öffentlicher Verkehr in der Stadtumlandregion“

Referenz/Aktenzeichen: M164-0104

Bahnhof Wallisellen: Bild Tres Camenzind (Quelle: Verkehrsbetriebe Glattal, www.vbg.ch)

Reto Lorenzi, Dipl. Kultur-Ingenieur ETH/SIA
Leiter Sektion Verkehrspolitik, Bundesamt für Raumentwicklung ARE, Schweiz

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Worblentalstrasse 66, 3063 Ittigen
Postadresse: 3003 Bern
Tel. 031 322 55 57, Fax 031 322 78 69
reto.lorenzi@are.admin.ch
www.are.admin.ch

Die Schweizerische Eidgenossenschaft unterstützt mit dem Infrastrukturfonds die Agglomerationen bei der Lösung ihrer Verkehrsprobleme. Seit Anfang 2008 werden erste Projekte im Umfang von knapp 2,1 Milliarden Euro unterstützt, seit Anfang 2011 stehen weitere insgesamt rund 1,2 Milliarden Euro zur Verfügung.

Agglomerationen: Motoren der Wirtschaft und Orte der grössten Verkehrsprobleme

Rund 75% der Schweizer Bevölkerung leben in Städten und Agglomerationen. Die Metropolitanräume sind die wirtschaftlichen Hauptmotoren der Schweiz. Der Urbanisierungsprozess übt aber einen wachsenden Druck auf die städtischen Gebiete aus und bringt verschiedene Nachteile mit sich: erhöhte Verkehrs- und Umweltbelastung, soziale Probleme und eine schwierige öffentliche Finanzlage. 85% bis 90% aller Staus der Schweiz entstehen in den Agglomerationsräumen. Rund 60% der Stauprobleme konzentrieren sich auf die neun grössten Agglomerationen. Alle Perspektiven zum Verkehrswachstum gehen davon aus, dass diese Verkehrsprobleme in den nächsten Jahren weiter zunehmen werden (Bundesamt für Raumentwicklung, 2006 und 2012). Staus und der damit verbundene Zeitverlust führen schon heute zu jährlichen Kosten von über einer Milliarde Euro (Bundesamt für Raumentwicklung, 2007).

Agglomerationsverkehr als neue Bundesaufgabe

Mit dem Inkrafttreten der neuen Bundesverfassung am 1. Januar 2000 wurde der Bund (Schweizerische Eidgenossenschaft) verpflichtet, bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf die besondere Situation der Städte und der Agglomerationen zu nehmen. Der Bundesrat (Exekutive) sah sich daher veranlasst, eine eigene Agglomerationspolitik zu definieren (Bundesrat, 2001). Ein Schwergewicht wurde dabei auf den Agglomerationsverkehr gelegt. Mit der Annahme des Neuen Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) in der Volksabstimmung vom 28. November 2004 wurde dem Bund eine neue Aufgabe zugewiesen. Demnach verwendet er einen Teil des Reinertrags der Verbrauchssteuer auf Treibstoffen sowie des Reinertrags der Nationalstrassenabgabe unter anderem neu auch für «Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen» (Art. 86 Abs. 3b^{bis} BV).

Das Infrastrukturfondsgesetz ist seit 1. Januar 2008 in Kraft. Der Infrastrukturfonds stellt während 20 Jahren insgesamt 5 Milliarden Euro für die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen bereit. Mit Inkraftsetzung des Infrastrukturfondsgesetzes hat die Bundesversammlung (eidgenössisches Parlament) bereits 2,1 Milliarden Euro für 23 dringende und baureife Projekte zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen freigegeben. Verschiedene dieser Projekte sind bereits realisiert und eröffnet worden (z.B. Métro M2 in Lausanne, Glattalbahn, Tram Zürich West, Tram Bern West etc.), andere sind noch im Bau (z.B. Durchmesserlinie in Zürich[1]).

Abbildung 1: Dringliche Projekte des Agglomerationsverkehrs, Beispiel 1 (realisiert): Tram Bern West (Quelle: BernMobil, www.bernmobil.ch)

[1] Es handelt sich um einen unterirdischen, 4-gleisigen kombinierten S-Bahn- und Fernverkehrsbahnhof mit je 2-gleisigen Anschlüssen nach Westen, Süden und Nord-Osten unter dem bestehenden Hauptbahnhof Zürich.

Abbildung 2: Dringliche Projekte des Agglomerationsverkehrs, Beispiel 2 (realisiert): Glattalbahn in der Flughafenregion im Norden der Stadt Zürich; die damit einhergehende neue Strassenraumgestaltung bringt eine massgebliche städtebauliche Aufwertung in die Agglomeration (Quelle: Verkehrsbetriebe Glattal, www.vbg.ch, Luftaufnahme, Airgate: Bild Simon Vogt, sights)

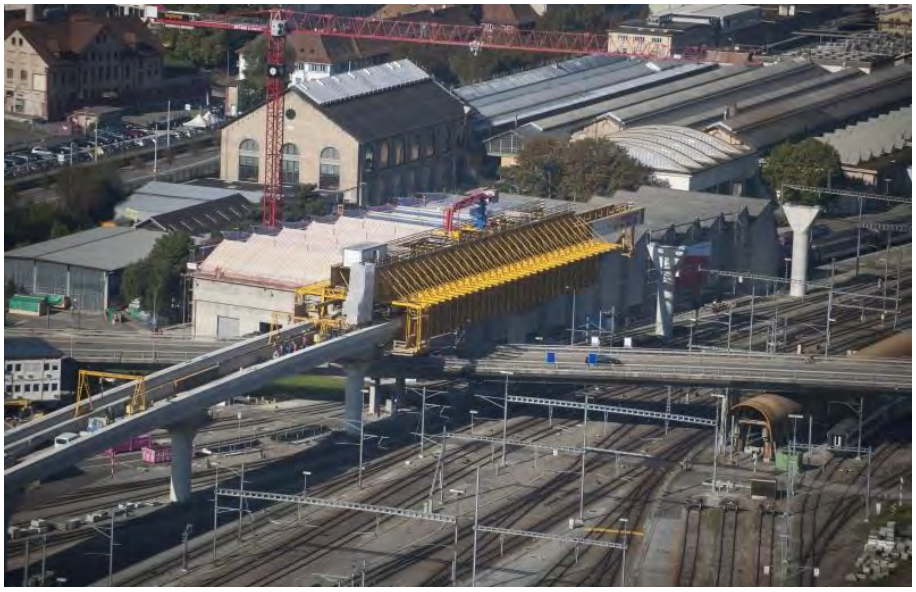


Abbildung 3: Dringliche Projekte des Agglomerationsverkehrs, Beispiel 3 (im Bau): Durchmesserlinie Zürich: Bau eines unterirdischen, 4-gleisigen kombinierten S-Bahn- und Fernverkehrsbahnhof mit je 2-gleisigen Anschlüssen nach Westen, Süden und Nord-Osten unter dem bestehenden Hauptbahnhof Zürich; Bild: West-Zufahrt; das beim Bau der Letzigrabenbrücke verwendete Vorschubgerüst über der Duttweilerbrücke aus der Vogelperspektive, Zürich, 20. September 2012 (Copyright: SBB)

Beurteilung der Agglomerationsprogramme

Damit die Agglomerationen von den restlichen 2,9 Milliarden Euro profitieren können, müssen sie dem Bund alle vier Jahre ein Agglomerationsprogramm einreichen. Dieses Programm muss aufzeigen, wie die zukünftige Siedlungsentwicklung mit den Verkehrsinfrastrukturen abgestimmt werden soll. Die Agglomerationsprogramme müssen dabei Infrastruktur- und betriebliche Massnahmen berücksichtigen und sowohl den öffentlichen Verkehr als auch den motorisierten Individualverkehr und den Langsamverkehr (Fussgänger und Velo) kombinieren.

Die Agglomerationsprogramme müssen – um überhaupt zur Beurteilung zugelassen zu werden – folgende Grundanforderungen erfüllen:

- Partizipation gewährleistet,
- Bestimmung einer Trägerschaft,
- Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf,
- Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden),
- Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen sowie
- Umsetzung und Controlling gesichert.

Massgeblich für die Beurteilung der Grundanforderungen ist demnach, ob ein Agglomerationsprogramm alle relevanten Informationen enthält, um eine fundierte Wirksamkeitsprüfung gewährleisten zu können. Die Massnahmen müssen logisch und transparent aus dem Handlungsbedarf ableitet werden. Zudem ist auch entscheidend, ob das Agglomerationsprogramm bei den wichtigen Akteuren (Kantone, Regionen, Gemeinden) politisch genügend verankert ist, um die Umsetzung des Agglomerationsprogramms gewährleisten zu können.

Sowohl die einzelnen Massnahmen als auch die Agglomerationsprogramme als Ganzes werden anhand von vier gesetzlich vorgegebenen Wirkungskriterien beurteilt:

- Verbesserung des Verkehrssystems,
- Siedlungsentwicklung nach innen,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie
- Reduktion der Umweltbelastung.

Dieser Wirkung wurde den Kosten der Massnahmen bzw. der Agglomerationsprogramme gegenübergestellt. Nur Massnahmen mit einem guten bis sehr guten Kosten-Nutzen-Verhältnis werden zur Mitfinanzierung durch den Bund vorgesehen. Der Beitragssatz des Bundes hängt vom Kosten-Nutzen-Verhältnis des gesamten Agglomerationsprogramms ab, wobei Agglomerationsprogramme mit ungenügender Wirkung keinen Beitrag erhalten.

Agglomerationsprogramme der 1. Generation

Bis Ende 2007 wurden 30 Agglomerationsprogramme beim Bundesamt für Raumentwicklung zur Prüfung eingereicht. Diese umfassen 37 Agglomerationen, in denen 90% der Agglomerationsbevölkerung und zwei Drittel der Schweizer Bevölkerung wohnen. Das zur Mitfinanzierung beantragte Investitionsvolumen betrug für den Zeitraum von 2011 bis etwa 2018 rund 14 Milliarden Euro. Bei einem Bundesanteil von durchschnittlich rund 40% würde dies 5,6 Milliarden Euro entsprechen. Die beantragten Investitionen überstiegen somit die zur Verfügung stehenden Mittel deutlich. Diese Ausgangslage zwang den Bundesrat, die Finanzen auf Projekte mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis zu konzentrieren.

Sowohl die einzelnen Massnahmen als auch die Agglomerationsprogramme als Ganzes wurden anhand von vier gesetzlich vorgegebenen Wirkungskriterien beurteilt. Von den 30 Agglomerationsprogrammen musste ein Agglomerationsprogramme zurückgewiesen werden, da es die Grundanforderungen nicht erfüllte. Es wiest zu viele Lücken und Mängel auf, um eine seriöse Beurteilung zu ermöglichen. Weitere drei Agglomerationsprogramme wurden wegen einer zu geringen Wirksamkeit von der Mitfinanzierung durch den Bund ausgeschlossen. Gründe waren beispielsweise eine zu wenig nachvollziehbare Herleitung der Massnahmen aus dem Handlungsbedarf, ungenügende Massnahmen zur Umsetzung einer Siedlungsentwicklung nach innen oder eine zu einseitige Ausrichtung auf einen einzigen Verkehrsträger.

Aufgrund der Prüfung der Gesuche hat die Bundesversammlung ab 2011 einen Kredit in der Höhe von rund 1,3 Milliarden Euro freigegeben (Bundesrat, 2009a und 2009b). Darin wird der Beitragssatz

des Bundes pro Agglomeration festgelegt (30-40%) und es wird definiert, welche Projekte von der Unterstützung profitieren können.

Agglomerationsprogramme der 2. Generation

Bis Ende Juni 2012 gingen 41 Agglomerationsprogramme der 2. Generation zur Prüfung ein (13 neue und 28 gegenüber der 1. Generation überarbeitete; siehe Abbildung 4). An diesen Programmen sind 90 Prozent der Agglomerationen der Schweiz und damit 23 der 26 Kantone, rund 800 Städte und Gemeinden sowie verschiedene Gebietskörperschaften aus Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich und Liechtenstein beteiligt. Die eingereichten Programme der 2. Generation werden bis Mitte 2013 geprüft. Im Jahr 2014 wird das Parlament über die Bundesbeiträge für die nächste Finanzierungsperiode ab 2015 entscheiden.

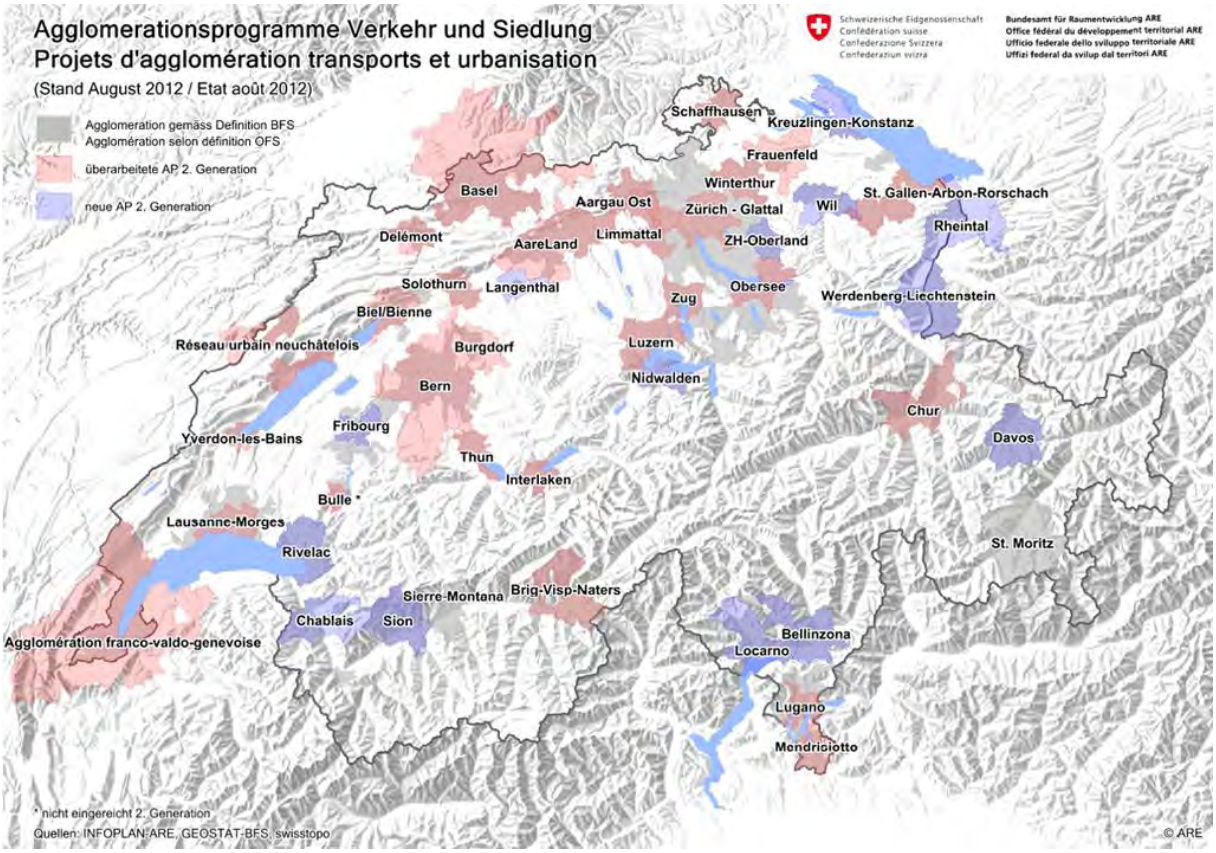


Abbildung 4: Agglomerationen und eingereichte Agglomerationsprogramme der 2. Generation (Quelle: ARE)

Fazit

Der Bundesrat hat rechtzeitig erkannt, dass die Agglomerationen künftig nicht mehr in der Lage sein werden, ihre Verkehrsprobleme alleine zu lösen. Er hat aus diesem Grund eine Agglomerationspolitik des Bundes definiert und mit dem Infrastrukturfonds die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen geschaffen, um die Agglomerationen planerisch sowie finanziell zu unterstützen. Nur eine effiziente, effektive und vor allem eine vernetzte Raum- und Verkehrspolitik führt zu einer nachhaltigen Entwicklung des Landes. Dazu gehört auch die Abstimmung zwischen öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr. Die Agglomerationsprogramme verlangen eine enge Zusammenarbeit zwischen Kantonen, Städten, Gemeinden und teilweise auch mit den Regionen angrenzender Länder sowie eine angemessene Beteiligung der Bevölkerung. Werden diese Ziele erreicht, finanziert der Bund – je nach Wirksamkeit und Dringlichkeit – Anteile von 30 bis 50 % der Kosten von Verkehrsinfrastrukturvorhaben. So konnten innert weniger Jahren grosse Fortschritte erzielt werden: Kantone, Städte und Gemeinden leisteten einen gewaltigen Effort bezüglich Zusammenarbeit und koordinierter Planung. Etliche grosse sowie zahlreiche kleine Verkehrs- respektive Siedlungsmassnahmen wurden inzwischen realisiert.

Für die Schweiz wird in den kommenden Jahrzehnten ein weiteres Bevölkerungswachstum prognostiziert – und zwar vornehmlich in den Agglomerationen (Abbildung 5). Die Agglomerationsprogramme

als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik werden somit in Zukunft noch an Bedeutung gewinnen.

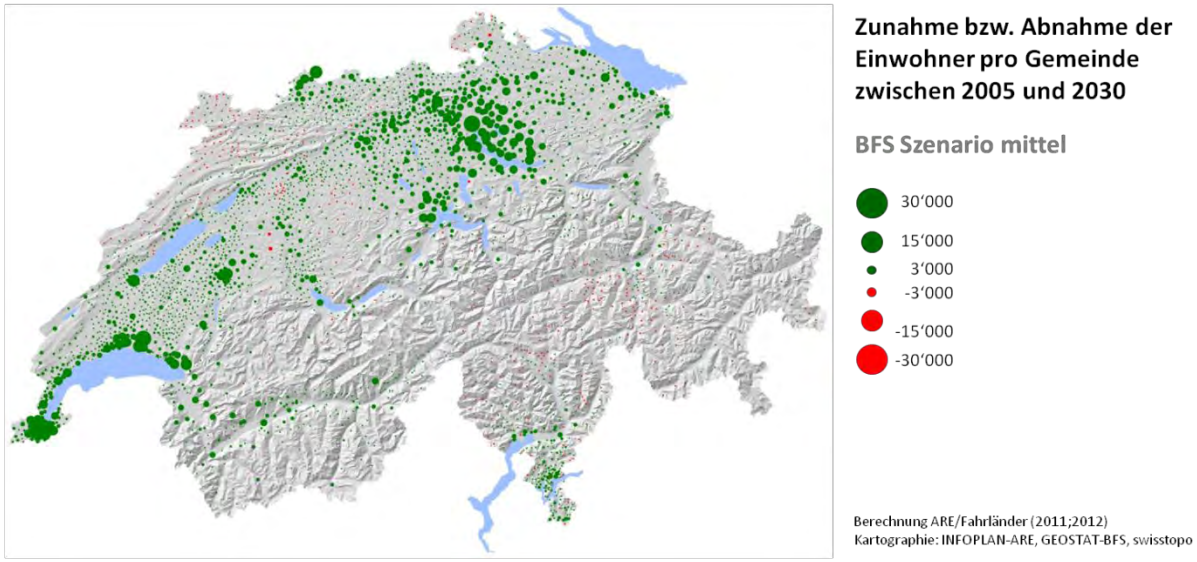


Abbildung 5: Zunahme bzw. Abnahme der Einwohner pro Gemeinde zwischen 2005 und 2030 (Quelle: BFS (2010): Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Schweiz 2010–2060, Neuchâtel / Umsetzung auf Gemeindeebene durch Fahrländer und Partner AG / Auswertung und Darstellung ARE [grüner Kreis = Bevölkerungszunahme // roter Kreis = Bevölkerungsabnahme // Kreisgrösse = absolute Veränderung])

Literaturverzeichnis

- Bundesamt für Raumentwicklung (2006): Perspektiven des schweizerischen Personenverkehrs bis 2030. Ittigen.
- Bundesamt für Raumentwicklung (2007): Staukosten des Strassenverkehrs in der Schweiz, Aktualisierung 2000/2005. Ittigen.
- Bundesamt für Raumentwicklung (2012): Ergänzungen zu den schweizerischen Verkehrsperspektiven bis 2030, Bern.
- Bundesrat (2001): Agglomerationspolitik des Bundes. Bern.
- Bundesrat (2009a): Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 11. November 2009. BBl 2009 8307. Bern.
- Bundesrat (2009b): Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr. Entwurf. BBl 2009 8385. Bern.

ÖPNV-Finanzierung in Städten

Mag. Manuel Köfel

KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung

Mag. Manuel Köfel

KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung

Bisherige berufliche Tätigkeit

Seit 2009 **KDZ - Zentrum für Verwaltungsforschung wissenschaftlicher Mitarbeiter**

Schwerpunkte

- Öffentliche Finanzwirtschaft und deren Reformen
- Finanzierung öffentlicher Aufgaben (insbesondere in sozialpolitischen Fragestellungen)
- Fragen der Steuerung, Reorganisation und Ökonomie der öffentlichen Verwaltung

2008 - 2009 **Alpen-Adria-Universität Klagenfurt**

Mitarbeit in einem Evaluationsprojekt im Wiener Sozial- und Gesundheitswesen

2007 - 2008 **Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger**

Mitarbeit bei Forschungskooperationen und Projekten der Abteilung Gesundheitsförderung & Prävention

Abschluss an der Alpen-Adria-Universität Klagenfurt

Studium der Angewandten Betriebswirtschaft mit Schwerpunkt Public-, Non-Profit- und Health-Management

www.kdz.or.at

ÖPNV-Finanzierung in Österreichs Städten

Aktuelle Finanzierung und neue Steuerungs- und Finanzierungsmodelle

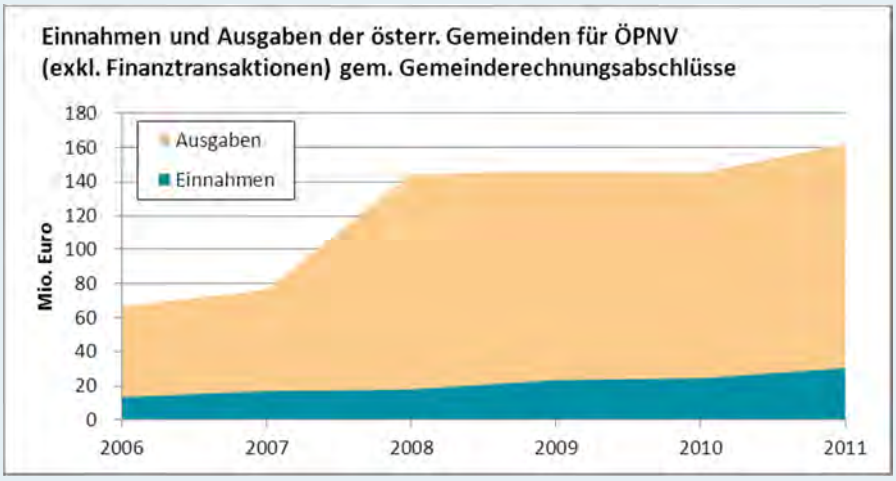
Österreichischer Städtetag Wels 2013

Arbeitskreis 1 - Öffentlicher Verkehr in der Stadtumlandregion

Mag. Manuel Köfel

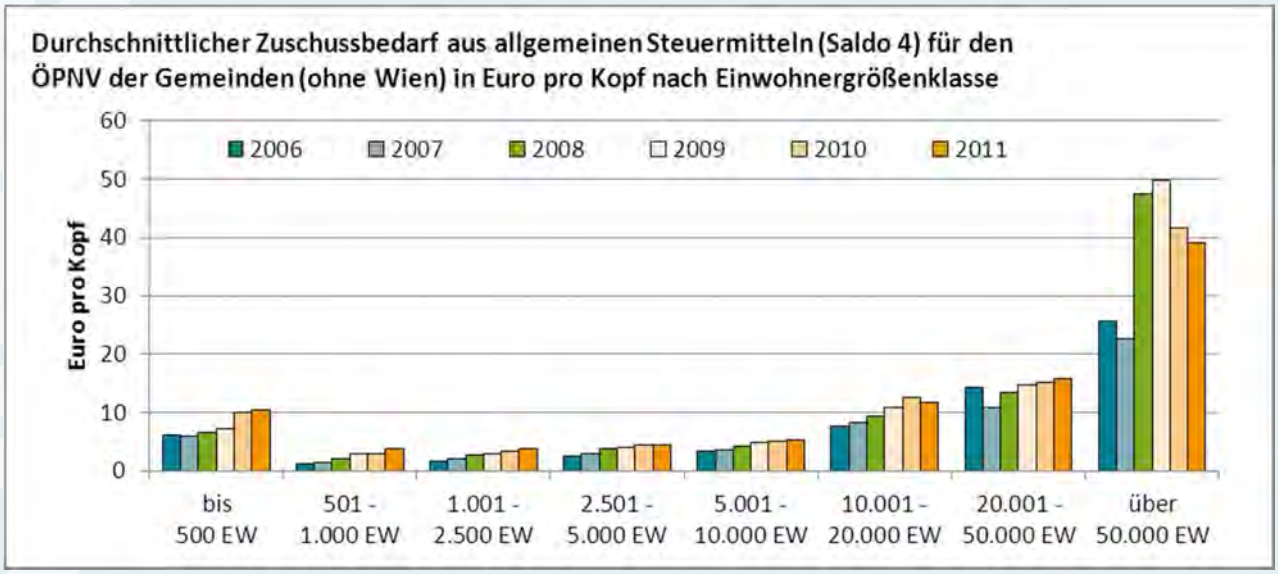
Kommunale Finanzierungslast für den ÖPNV wächst enorm

- vor allem Transfers und Kapitaltransfers steigen
- steigendes Defizit durch Neuverschuldung und Rücklagenauflösung finanziert



Quelle: Statistik Austria: Gemeindefinanzstatistik, 2012. KDZ: eigene Darstellung, 2013.

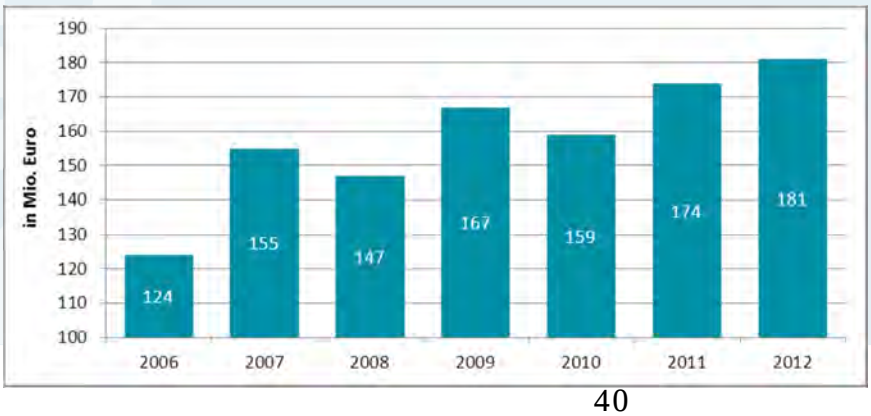
Vor allem große Städte betroffen



Quelle: Statistik Austria: Gemeindefinanzstatistik, 2012. KDZ: eigene Darstellung, 2013.

Konsolidierte Betrachtung Städte und ausgegl. Betriebe

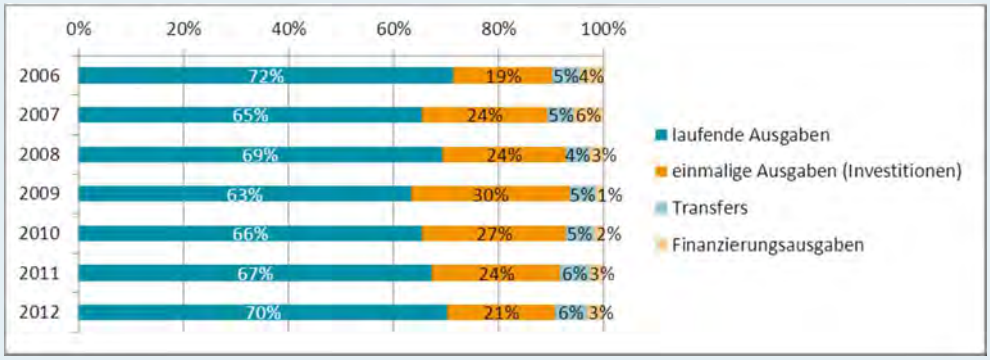
ÖPNV Einnahmen und Ausgaben exkl. Transfers zwischen Städten und Betrieben; in Tsd. Euro	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**Veränderung 2006 - 2012**
Ausgaben der Städte	49.856	52.582	57.642	58.629	70.288	67.500	68.668	38%
Einnahmen der Städte	31.161	28.133	28.388	27.249	27.750	32.662	30.613	-2%
Saldo Städte	-18.695	-24.449	-29.254	-31.380	-42.538	-34.838	-38.055	104%
Ausgaben Betriebe	282.126	301.152	322.429	357.306	369.732	366.389	364.347	29%
Einnahmen Betriebe	176.918	170.453	204.533	221.989	253.180	227.054	221.197	25%
Saldo Betriebe	-105.208	-130.699	-117.896	-135.317	-116.552	-139.335	-143.150	36%
Gesamtsaldo	**-123.903**	**-155.148**	**-147.150**	**-166.697**	**-159.090**	**-174.173**	**-181.205**	**46%**
Ausgaben Städte + Betriebe	331.982	353.734	380.071	415.935	440.020	433.889	433.015	30%
Einnahmen Städte + Betriebe	208.079	198.586	232.921	249.238	280.930	259.716	251.810	21%
Gesamtsaldo	-123.903	-155.148	-147.150	-166.697	-159.090	-174.173	-181.205	46%



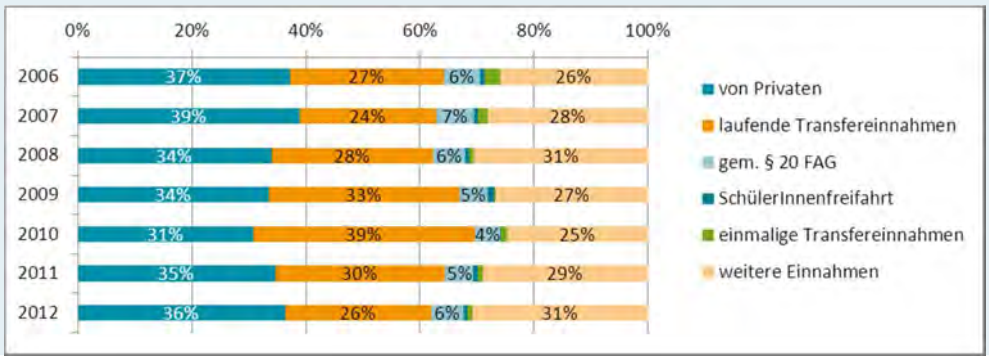
Quelle:
Befragung aller Städte über 30.000 EW + Landeshauptstädte (exkl. Wien);
Rückmeldung: 10/14;
März, 2013.

Konsolidierte Betrachtung Städte und ausgegl. Betriebe II

Ausgaben-struktur:



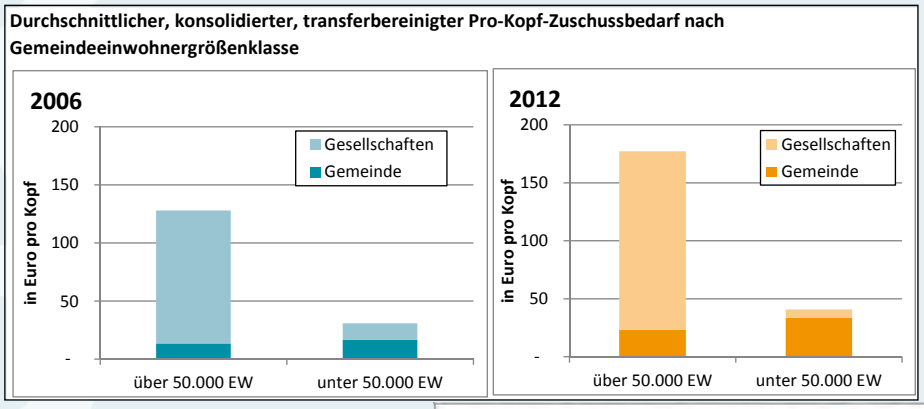
Einnahmen-struktur:

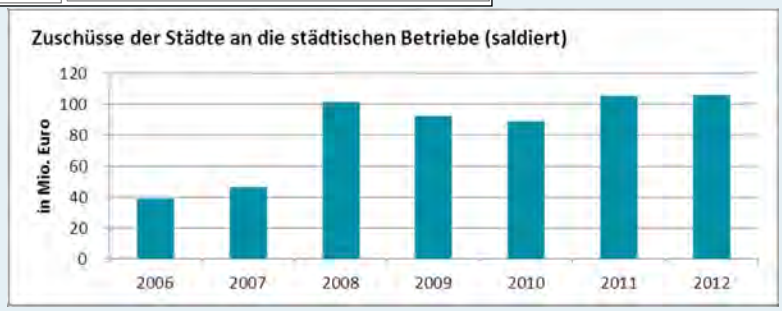


Quelle: Befragung aller Städte über 30.000 EW + Landeshauptstädte (exkl. Wien); Rückmeldung: 10/14; März, 2013.

Mag. Manuel Köfel

Konsolidierte Betrachtung Städte und ausgegl. Betriebe III





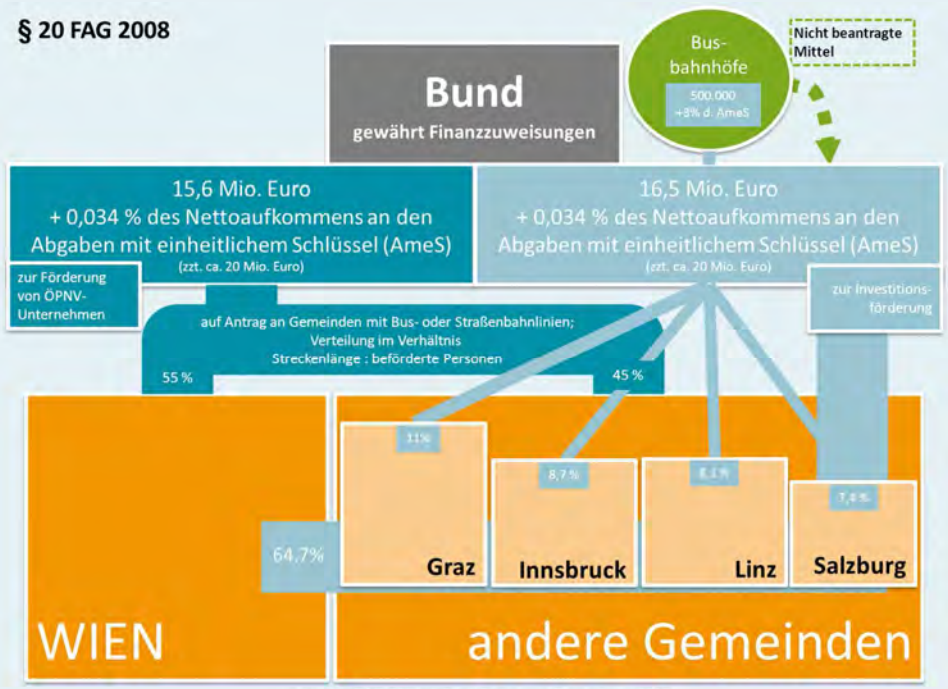
Quelle: Befragung aller Städte über 30.000 EW + Landeshauptstädte (exkl. Wien); Rückmeldung: 10/14; März, 2013.

Mag. Manuel Köfel

(Potenzielle) Finanzierungsquellen des städtischen ÖPNV

- **§ 20 Abs. 1 FAG**
  - Förderung von ÖPNV-Unternehmen
- **§ 20 Abs. 2 FAG**
  - Investitionsförderung
- **Schüler- und Lehrlingsfreifahrt**
- **(Mineralölsteuer)**
- **(Verkehrsanschlussabgabe)**
  - flächenbezogen
  - Anbindung von Betriebsansiedlungen an den öffentlichen Verkehr

Finanzierung des Stadt- und Vororteverkehrs



Quelle: FAG 2008, § 20; KDZ: eigene Darstellung, 2013.

Reformoptionen

- **Ganzheitliche Reform nach Schweizer Vorbild**
- **Vergabe von Investitionsfördermitteln nach dem Umweltverbundrankingmodell (vgl. Sammer et al. 2012)**
  - z.B. Mittel aus einer zweckgebundenen Mineralölsteuer
  - oder eines Teils der Mittel aus § 20 Abs. 2 FAG
- **Aufgabenorientierter Finanzausgleich**
- **Erschließung zusätzlicher Einnahmequellen**
  - City Maut / Road Pricing / Congestion Tax bzw. Charge
  - Parkraumbewirtschaftung
  - Interessentenbeiträge (z.B. U-Bahn-Steuer, Grundbesitzabgabe etc.)
  - (modifizierte) Verkehrsanschlussabgabe
- **Finanzierung über Gemeindeverbände**

Fazit

- **Belastung der Städte durch die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs steigt**
- **Grenze der Leistungsfähigkeit nahezu erreicht**
- **Auf- und Ausbau der ÖV-Leistungen gefordert**
- **Auf- und Ausbau nur mit Reform der Finanzierungsstruktur sinnvoll möglich**
- **Nachhaltige Steuerungsarchitektur notwendig**

Kontakt

KDZ Zentrum für Verwaltungsforschung,
Guglgasse 13, 1110 Wien
www.kdz.or.at

Mag. Manuel Köfel
01/8923492-38
koefel@kdz.or.at

Quellenverzeichnis

- **Bundesgesetz, mit dem der Finanzausgleich für die Jahre 2008 bis 2014 geregelt wird und sonstige finanzausgleichsrechtliche Bestimmungen getroffen werden (Finanzausgleichsgesetz 2008 – FAG 2008)**
- **Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 - ÖPNRV-G 1999)**
- **Sammer, Gerd; Klementschitz, Roman; Stark, Juliane: Rankingmodell zur Evaluierung und Förderung von Umweltverbundmaßnahmen. Vorschlag eines Bewertungsverfahrens. Im Auftrag des Österreichischen Städtebundes. Wien: 2012.**
- **Statistik Austria: Gebarung der Gemeinden / Gemeindefinanzstatistik. Wien, 2012.**

Umweltverbund-Rankingmodell

Dipl.-Ing. Martin Baltes

Geschäftsführer, Innsbrucker Verkehrsbetriebe

Dipl.-Ing. Martin BALTES

Geschäftsführer der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH

Bisherige berufliche Tätigkeit

seit 2009	**Geschäftsführer der INNBUS-*Regional*verkehr GmbH**
seit 1999	**Geschäftsführer der INNBUS GmbH**
seit 1997	**Geschäftsführer der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH**
1996–97	**Prokurist der West Bus GmbH in Mönchengladbach**
1994–97	**Werkbereichsleiter Verkehr bei den Städtischen Werken Krefeld**
1986–94	**Prokurist im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH**, Gelsenkirchen, und Hauptabteilungsleiter für „Produkte, Service und Qualität“
	Studium der Raumplanung in Dortmund

Funktionen im Österreichischen Städtebund

Mitglied der Arbeitsgruppe Umweltverbund-Rankingmodell

Umweltverbund-Rankingmodell

Wels, 5. bis 7. Juni

wir bewegen die stadt.

Überblick

- Strukturelle Ausgangslage
- Fazit
- Vorschlag für ein Bewertungssystem erforderlicher Infrastruktur
- Zentrale Forderungen

Quellen: Vorträge von DI Kroißenbrunner und Prof. Sammer anlässlich einer Veranstaltung des Städtebundes im Herbst 2012

Strukturelle Ausgangslage (1)

Dynamischste demografische Entwicklung in Stadt-Umland-Regionen der größeren Städte

Durch Städte allein nicht lösbar: Belastungen des motorisierten Individualverkehr und Einhaltung bestehender Umweltrichtlinien/gesetze

Komplex, unübersichtlich & länderweise unterschiedlich: Organisatorische und finanzielle Struktur des ÖPNV

Österreichische Städte sind Aufgabenträger („zuständige Behörden“) im Sinne der VO (EG) 1370/2007 („PSO“), jedoch keine Entsprechung im nationalen Recht (KflG, ÖPNRV-G)

Strukturelle Ausgangslage (2)

Mittel über Förderprogramme sind zeitlich begrenzt & technologielastig → nicht laufend in der Basisfinanzierung für den ÖPNV verankerbar

Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der städtischen ÖPNV-Angebote bedarf gesicherter Basisfinanzierung und Finanzierungsinstrumente - diese sind derzeit nicht gegeben

Städte am Ende der „Nahrungskette“: Sind projektbezogene Bitsteller um ÖPNV-Förderungen bei Bund&Land – sowohl für Betrieb als auch für Infrastruktur

Finanzielle Ausstattung und Gestaltung der Zahlungsströme sind als Steuerungsinstrument nicht geeignet, um den ÖPNV strategisch zu entwickeln

Umweltverbund-Rankingmodell

Fazit

Keine klar übergeordnete Strategie zur Entwicklung umweltfreundlicher Mobilität

Enormer Bedarf für Verlagerungen von Verkehrsmittelanteilen des mIV hin zu umweltverträglicher Mobilität

Mittel für umweltfreundliche Mobilität: strategischer, gemessen an ihren Erfolgschancen, transparenter und fairer Einsatz notwendig

Adäquate ÖPNV-Angebote sind ohne Zuzahlungen durch die öffentliche Hand nicht möglich → Für Ausbau des ÖPNV sind zusätzliche Finanzmittel erforderlich

ÖPNV-Aufgabenträger **ohne entsprechende rechtliche Verankerung** und Finanzausstattung

Umweltverbund-Rankingmodell

Vorschlag für ein Bewertungssystem erforderlicher Infrastruktur für umweltfreundliche Mobilität

- Finanzierungsprobleme für Vorhaben des Umweltverbundes
- Anstieg des Investitionsbedarfs und der Aufgabenverantwortung
- Fördervergabe ohne ausreichende Strategie und transparente Kriterien
- Heterogene Töpfe für Fördermöglichkeiten

Initiative des Städtebunds zur Lösung:

Umweltverbund-Ranking- und -Bewertungsmodell

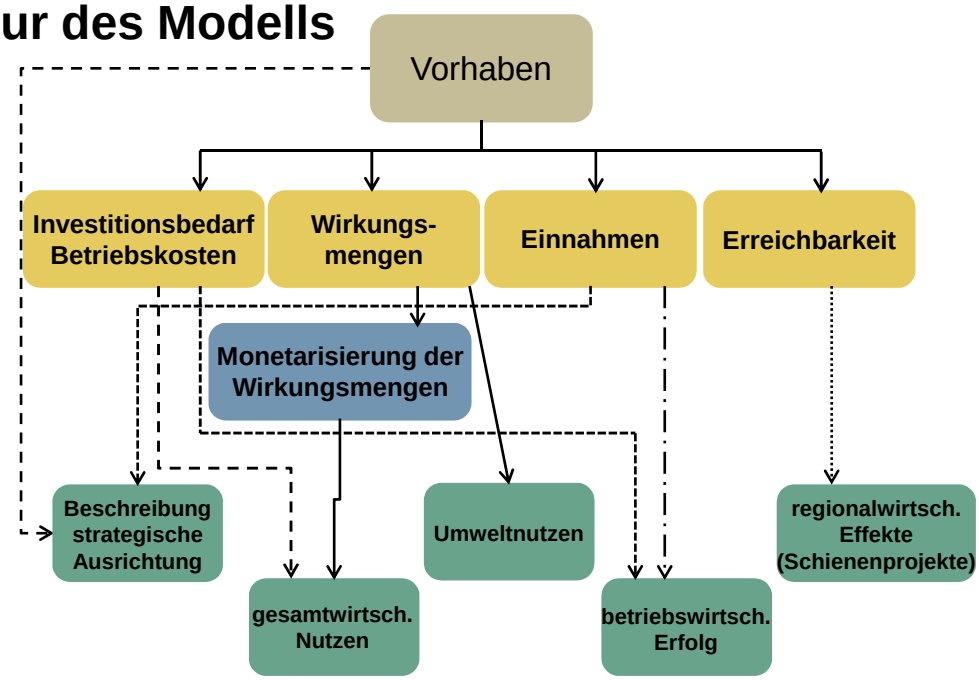
Umweltverbund-Rankingmodell

Ziele

- Erhöhung der Transparenz bei Kofinanzierungen
- Erhöhung der Rechtssicherheit für Förderwerber
- Bessere Qualität und Vergleichbarkeit von Projekten
- Faire und transparente Mittelvergabe

Umweltverbund-Rankingmodell

Die Struktur des Modells



Kosten-Nutzenkomponenten im Modell

1. Investitionskosten
2. Laufende Kosten / Einnahmen Fahrzeugbetriebskosten
3. Zeitkosten der Verkehrsteilnehmer
4. Unfallkosten
5. Lärmkosten
6. Schadstoffkosten
7. Klimakosten
8. Gesundheitskosten
9. Konsumentenrente des Neuverkehrs
10. Veränderungen durch Neuverkehr bei Komponenten 3 bis 9
11. Sonstige Nutzen / Kosten (z.B. Flächeneinsparung durch Entfall von Parkplätzen)
12. Regionalwirtschaftliche Effekte
13. Effekte des Immobilienmarktes

Gesamtwirtschaftliche Bewertung

Entscheidungskalkül:

Prüfwerte (Differenz zwischen Maßnahmenplanfall und Plannullfall)

Welchen **Nutzen** stiftet das Vorhaben im Betrachtungszeitraum (15 Jahre)?

Entscheidungskalkül (1)

Realisierungswürdigkeit (RW)

RW-1: Nutzen-Kostendifferenzverhältnis
- positiver Wert deutlich über 1,0

RW-2: absoluter Umweltnutzen
- deutlich positiver Wert

RW-3: betriebswirtschaftlicher Erfolg
- deutlich positiver absoluter Wert
- positiver Wert deutlich über 1,0

Entscheidungskalkül (2)

Reihung der Förderwürdigkeit (RF)

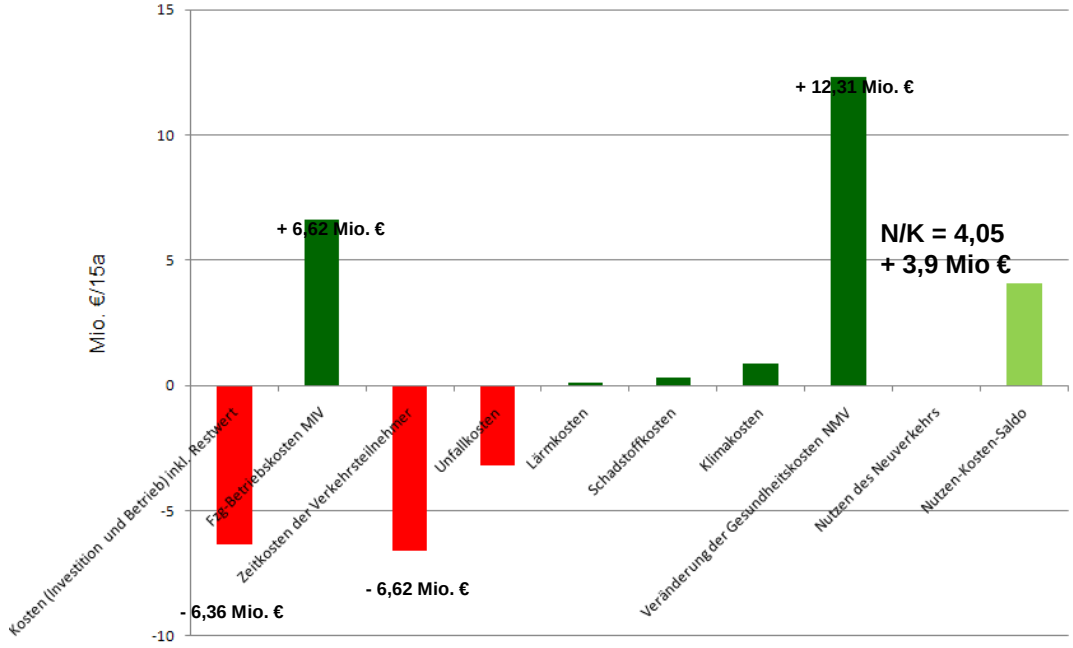
RF-1: Erfüllung der Voraussetzungen RW1 bis RW3

RF-2: Reihung nach Nutzen-Kostenverhältnis
bis zur Ausschöpfung der vorhandenen Fördermittel

RF-3 (Alternativ zu RF-2): Reihung nach Fördereffizienz in Bezug auf Umweltverbesserungen mit dem Wert, z. B. CO2

Umweltverbund-Rankingmodell

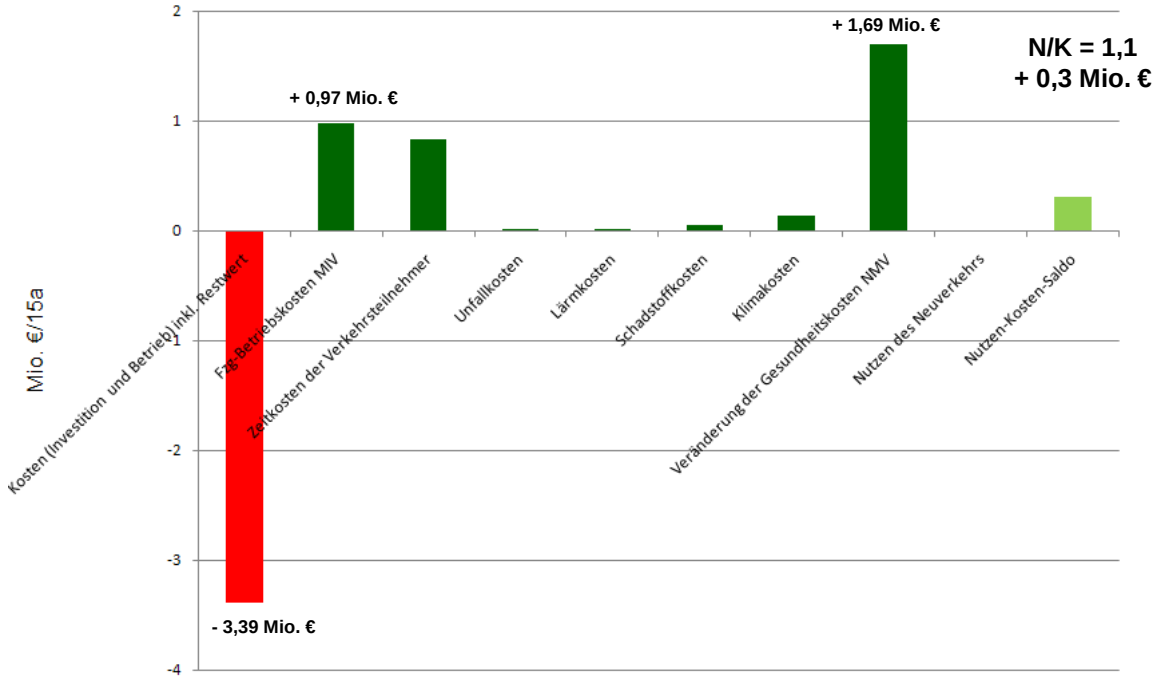
Beispiel: intermodale und organisatorische Maßnahmen (Ausbau Radinfrastruktur und –management)



Umweltverbund-Rankingmodell

Beispiel: Fahrradabstellanlage am Bahnhof

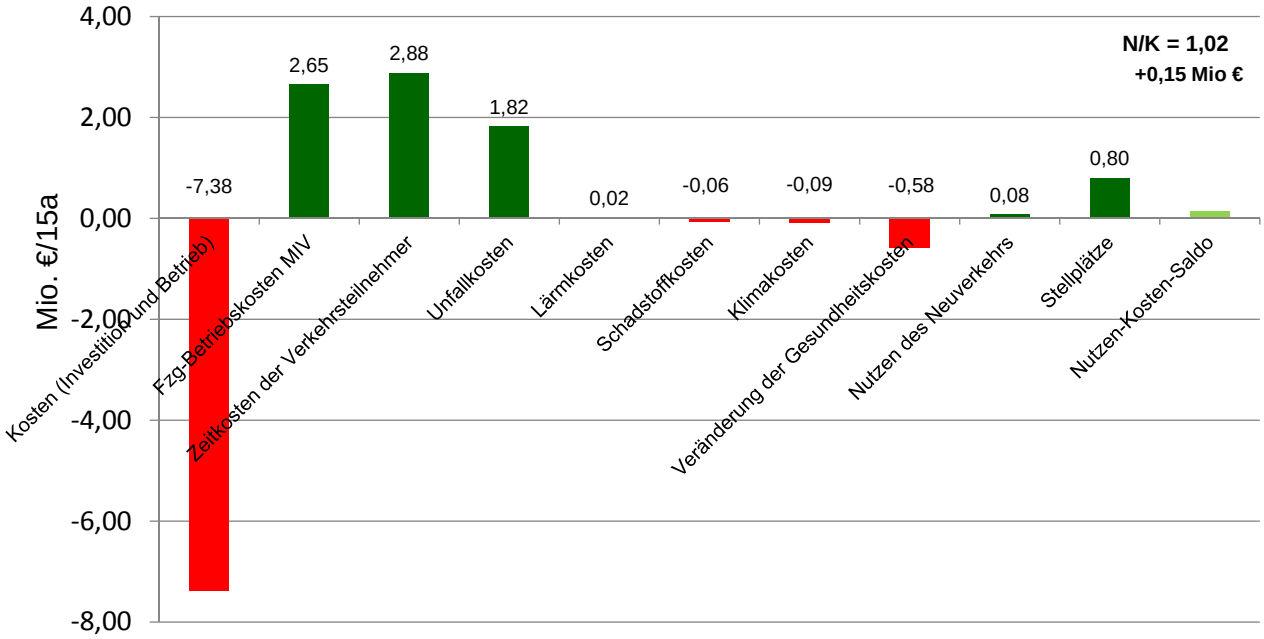
(610 Abstellplätze an einem ÖPNV-Knoten)



Umweltverbund-Rankingmodell

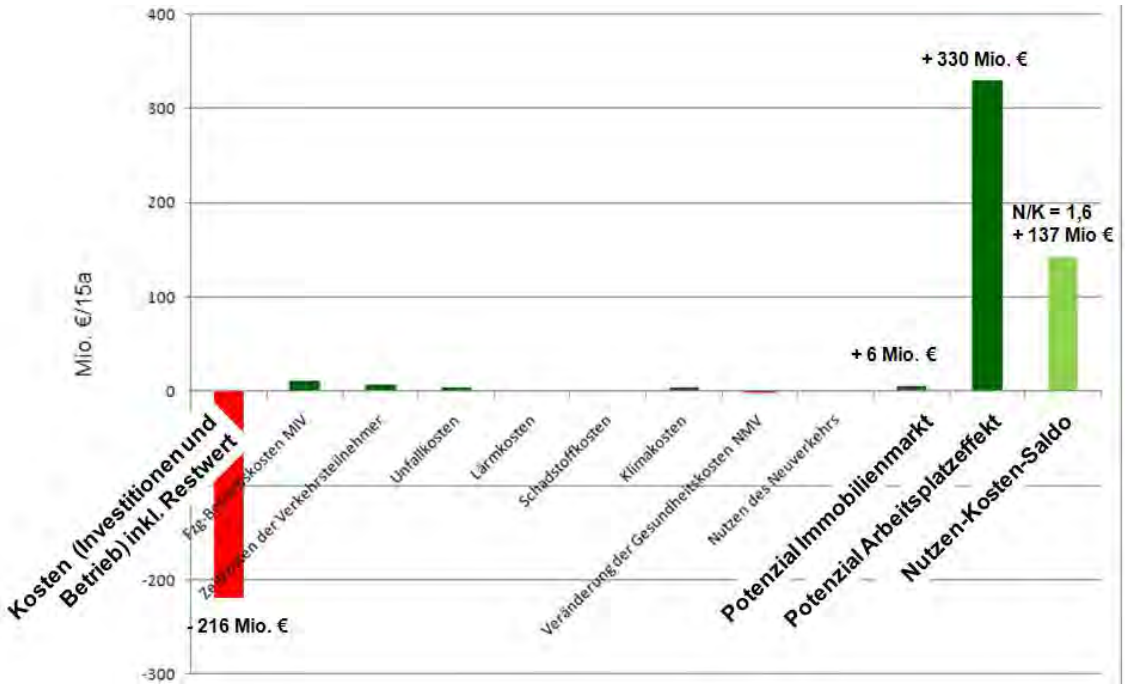
Beispiel: Buskonzept für österreichische Mittelstadt

(4 Linien, 50 Haltestellen)



Umweltverbund-Rankingmodell

Beispiel: Straßen- Regionalbahn für Großstadt inklusive regionalwirtschaftliche Effekte



Software Tool

Bedienungsfreundlich im xls-Format
Obligatorische Eingabeinformationen
Voreinstellungen mit optionalen Eingabeinformationen
Kontrollroutinen
Übersichtliche Ergebnisdarstellung
Nutzungsrechte → Städtebund

Umweltrankingmodell liefert:

Regionalwirtschaftliche Effekte für Schienennahverkehr

Praktikable Vorgangsweise für faire und transparente Entscheidungen der Umweltverbund-Förderung (inkl. Effekte der Flächeneinsparung)

Umweltverbund-Rankingmodell

Empfehlung

Neuordnung der Umweltverbundfinanzierung mit transparenten und nachvollziehbaren Kriterien

Koordination der Fördertöpfe

Umweltverbund-Rankingmodell

Zentrale Forderungen

1. **Entwicklung einer ÖPNV-Strategie für Österreich** (Basis: energie-, umwelt- und verkehrspolitische Zielsetzungen) unter Einbeziehung der Städte als Aufgabenträger zur notwendigen Weiterentwicklung und des Ausbaus urbaner ÖPNV-Systeme

2. **Finanzierungsreform des ÖPNV** unter Einbeziehung aller bestehenden Finanzierungsströme (Mittel aus FAG, FLAF, MÖSt, Tarif- und Verkehrsdienstbestellungen, §§24,26 ÖPNRV-G,…) gleichzeitig mit einer ÖV-Strukturreform im Zuge der seit Jahren anstehenden Novellen zum ÖPNRV-G sowie zum KflG auf Basis der VO (EG) 1370/2007 („PSO“)

3. **Verankerung der Aufgabenträgerfunktion** der Städte in den einschlägigen Bundesgesetzen

Zentrale Forderungen

4. **Bereitstellung** der zur Umsetzung der Strategie notwendigen, zusätzlichen Mittel für den **Ausbau des städtischen ÖV** zur Erfüllung der Aufgaben hinsichtlich der Einhaltung der geltenden Umweltgesetzgebung (Nachhaltigkeit) unter Berücksichtigung folgenden Prinzipien:

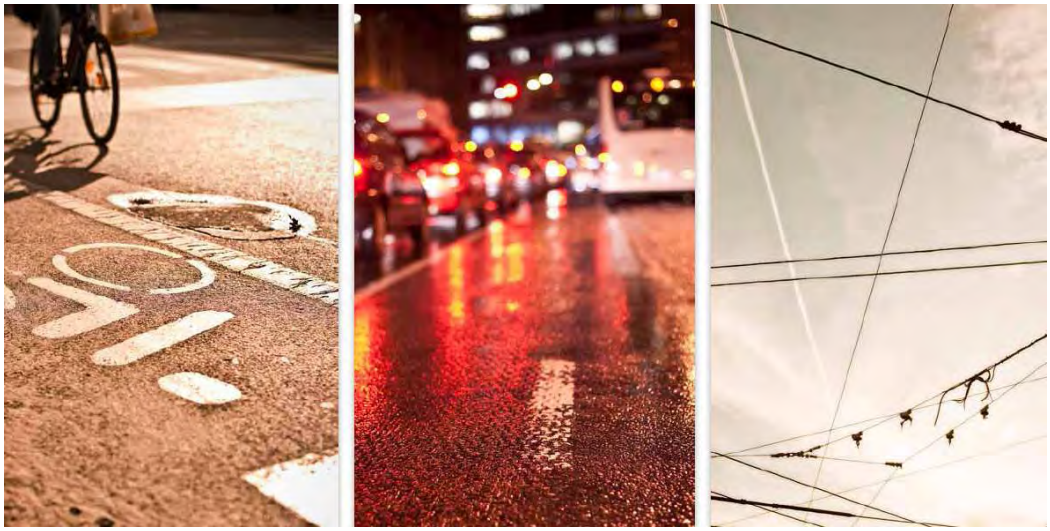
Langfristige Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der urbanen Räume mit dem Öffentlichen Verkehr als Rückgrat der Mobilität

Zusätzliche Mittelaufbringung durch nachhaltige Finanzierungsinstrumente, die gleichzeitig Lenkungseffekte hinsichtlich Verkehrsverlagerung vom mIV zum Umweltverbund mit sich bringen

Soziale Inklusion / Bereitstellung von Mindestangeboten unter Berücksichtigung der Zusammenhänge mit der Stadtentwicklung (Mindestdichten, Einzugsbereiche des ÖV)

Zentrale Forderungen

5. **Vereinbarung eines Bewertungssystems als Entscheidungsgrundlage** für die Finanzierungsentscheidung über kommunale Infrastrukturmaßnahmen, die dem Ausbau des Umweltverbundes dienen sollen



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

wir bewegen die stadt.

ÖV-Angebot Österreich Welches Angebot braucht Österreich?

Dipl.-Ing. Christian Nagl

Landesbaudirektor, Land Salzburg

Dipl.-Ing. Christian Nagl

Landesbaudirektor, Land Salzburg

Bisherige berufliche Tätigkeit

seit 2007 **Landesbaudirektor Salzburg**

1998 - 2006 **Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG (ASFINAG)**
Projektleiter, Mitglied des Aufsichtsrates (bis Oktober 2006)

Projekt PPP-Ostregion (Projektleiter)
Umsetzung des ersten österreichischen Konzessionsvertrages für das hochrangige Straßennetz (A5, S1 und S2) in Form eines Public-Private-Partnership-Modells
Projekt LKW-Maut
Umsetzung des flächendeckenden vollelektronischen Mautsystems für LKW (Technischer Projektleiter)
Betriebswirtschaftliche Tarifberechung für die LKW-Maut (Projektleiter)

1997 / 1998 **Österreichische Autobahnen- und Schnellstraßen AG (ÖSAG)**
Assistent der Projektleitung für die Planung und Errichtung der Bundesstraße B 301 (S 1), Wiener Südrandstraße

1995 – 1997 **Zierl Consult Ingenieurgesellschaft mbH, Deutschland**
Projektleiter im Verkehrswesen und Wasserbau, ab 1996 Bereichsleiter für Eisenbahnbau

1991 – 1994 **Ingenieurbüro für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft (ÖKOPLAN)**

1994 **Abschluss an der Universität für Bodenkultur Wien**
(Kulturtechnik und Wasserwirtschaft)

Diplomarbeit: Machbarkeitsstudie einer Eisenbahnalpentransversale im Bereich des Splügenpasses mit Vergleich eines Basistunnels und einer neuen Gebirgsbahn

ÖV Angebot Österreich

Welches Angebot braucht Österreich?

Erste Ergebnisse der Arbeitsgruppe

63. Städtetag 2013, Wels
Christian Nagl
Landesbaudirektor

Land Salzburg
Für unser Land!

Welches ÖV-Angebot braucht Österreich?

Land Salzburg
Für unser Land!

Ausgangslage ÖV:

- Unterschiedlichste Zuständigkeiten
- Unterschiedlichste Angebotstiefen
- Intransparente Finanzierung

→ Handlungsbedarf

→ Einrichtung ÖV Arbeitsgruppe

Vorgaben und Ziele der ÖV Arbeitsgruppe

Land Salzburg
Für unser Land!

- ÖV-Planung unabhängig von
  - jeweiligen Verkehrsmitteln
  - den Zuständigkeiten
  - der Finanzierung
  - den Begrifflichkeiten
- Festlegung gem. Kriterien von Bund, Ländern und Gemeinden insbesondere von Eckpunkten und Taktknoten

Vorgaben und Ziele der ÖV Arbeitsgruppe

Land Salzburg
Für unser Land!

- Definition von Bedien-/Verbindungshäufigkeiten
  - Welche Konsequenzen ergeben sich daraus?
  - Wo besteht Handlungsbedarf?
- Finanzielle und strukturelle Auswirkungen

➡ **Ziel:**

Einheitliche Grundlage für Österreich

Grundsätzliche Modelle für ÖV-Standards

Land Salzburg
Für unser Land!

bisher untersucht
Ergänzung im nächsten Schritt
Gesamtsystem

Die verkehrspolitischen Ziele für Österreich sind klar festgelegt

Land Salzburg
Für unser Land!

Auftrag Gesamtverkehrsplan…

- Etablierung eines Taktfahrplanes
- Erhöhung SPNV um ca. 30% bis 2025
- Einfacher Zugang zum ÖV-System

Gesamtverkehrsplan für Österreich

…Handlungsfelder

- Erarbeitung integrierter Taktfahrplan (ÖBB)
  - Umsetzung in Gang (z.B. St. Pölten, Amstetten)
  - Westachse ab Dez. 2015 weitgehend fertig
  - Vollumsetzung ab 2025 (Südachse)
- Vereinfachung Zugang
  - Umsetzung VAO
  - Online/Mobile Ticketing einheitlich für alle Verbünde in Ticketshop
- Umsetzung Tarifvereinfachung

Quelle: ÖBB

Integrierter Taktfahrplan (ITF)

Land Salzburg
Für unser Land!

Gemeinsames Bekenntnis aller Bundesländer und des Bundes:

Der ITF ist das Rückgrat und die Basis für alle weiteren ÖV Planungen!

Ergebnisse und weitere Schritte (I)

Land Salzburg
Für unser Land!

(1) Mindestbedienungshäufigkeit (Mo. – Fr.) von 4 Abfahrten / Tag (zielunabhängig) nach Schweizer Vorbild ab einer **Ortskerngröße von 250 EW**
Österreichweite Prüfung des Verbesserungsbedarfs und Koppelung mit Mindestnachfrage

(2) Mindestbedienung zum nächsten **regionalen Zentrum** an Schultagen und schulfreien Werktagen (Mo. – Fr.)

	bei Mindestnachfrage [1)]	nachfrageunabhängig
ab 500 EW	6 Abfahrten / Tag	-
ab 1.000 EW / Tag	8 Abfahrten / Tag	6 Abfahrten
ab 2.500 EW / Tag	13 Abfahrten / Tag	8 Abfahrten

[1)] muss noch definiert werden

Ergebnisse und weitere Schritte (I)

Land Salzburg

Für unser Land!

(3) Weitere Prüfung von Mindeststandards für die Zahl der Abfahrten zum nächsten **überregionalen Zentrum**
ab 1.000 EW: 6 Abfahrten / Tag
ab 2.500 EW: 8 Abfahrten / Tag
ab 5.000 EW: 13 Abfahrten / Tag

(4) Österreichweite Prüfung der vorgeschlagenen Mindeststandards und Ergänzung um eine nachfrageorientierte Komponente

(5) Stichprobenüberprüfung des zu bestellenden leistungsbezogenen Verbesserungsbedarfs und grobe Aufwandsabschätzung

(6) Entwicklung des methodischen Instrumentariums für eine österreichweite Ist-Soll-Analyse unter Nutzung der Verkehrsauskunft Österreich

(7) Entwicklung von nachfrageorientierten Standards

Danke für die Aufmerksamkeit!

LBD DI Christian Nagl
Amt der Salzburger Landesregierung
Landesbaudirektion
Michael-Pacher-Straße 36, 5020 Salzburg
Tel.: +43 662 8042 4300
Mail: christian.nagl@salzburg.gv.at

NOTIZEN