„Stadtklima im Wandel: Zusammenleben gestalten“

Arbeitskreis III

Stadtregionaler Öffentlicher Verkehr

INHALTSVERZEICHNIS

EINLEITUNG & ANLIEGEN DES ARBEITSKREISES 4
Stadtregionaler Öffentlicher Verkehr aus Sicht des Generalsekretariats des Österreichischen Städtebundes 4
Anliegen des Arbeitskreises „Stadtregionaler Öffentlicher Verkehr“ am Städtetag 7
Ablauf des Arbeitskreises 8
MITWIRKENDE AM ARBEITSKREIS | Übersicht 9
Vorsitz und Begrüßung 9
Moderation 9
Vortragende 9
FACHVORTRÄGE 11
Finanzierung, Organisation und Steuerung im stadtregionalen öffentlichen Verkehr 12
Erfahrungen aus der Verlängerung der Straßenbahn von Linz nach Traun 20
Stadtregionaler Öffentlicher Verkehr in und um Innsbruck 29
Verbesserte Organisation des stadtregionalen öffentlichen Verkehrs: internationale Erfahrungen 36
ONLINE - UMFRAGE UND WERTUNG VOR ORT 49
Mitgestaltungsmöglichkeiten der Gemeinden im stadtregionalen ÖPNV 50
Planung und Steuerung von Stadtgrenzen übergreifenden Öffentlichen Verkehren 52
Finanzierung von Stadtgrenzen übergreifenden Öffentlichen Verkehren 54
Rechtliche Rahmenbedingungen – Strategie, Struktur, Organisation 56
POSITIONSPAPIER des Österreichischen Städtebundes 58

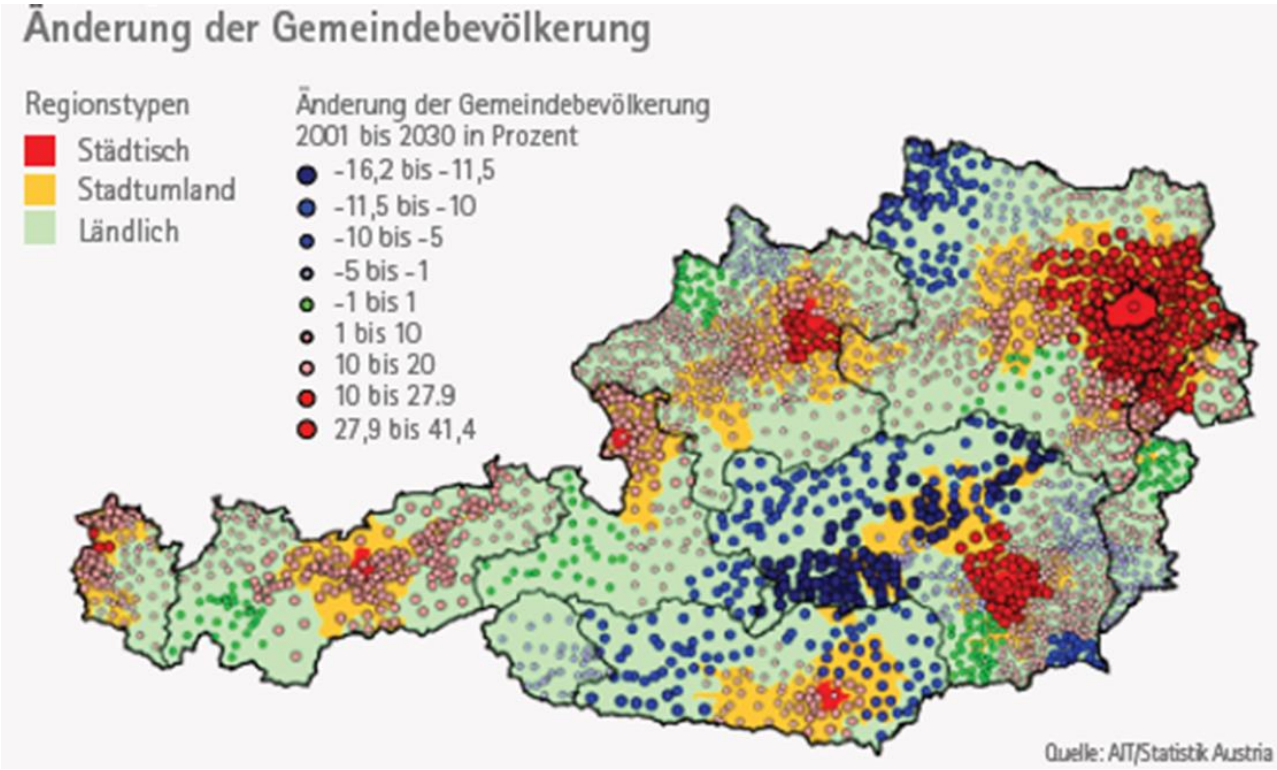
Anmerkung:
Mit „**ÖV**“ ist in weiterer Folge immer der öffentliche Personennah- und Regionalverkehr gemeint
„**ÖPNV**“ steht für **Ö**ffentlicher **P**ersonen**n**ah**v**erkehr

EINLEITUNG & ANLIEGEN DES ARBEITSKREISES

Stadtregionaler Öffentlicher Verkehr aus Sicht des Generalsekretariats des Österreichischen Städtebundes

Darstellung des Handlungsbedarfs

Wien und Graz wuchsen im Zeitraum 2003-2013 um ca. 10%. Bis 2025 soll der EinpendlerInnenanteil von Linz und Wien um 50% wachsen (Quelle: Österreichisches Institut für Raumplanung). Doch auch heute schon sind allein im Berufs- und Ausbildungsverkehr in den Stadtregionen rund um die Landeshauptstädte gut 1 ½ mehr Menschen unterwegs, als die Kernstadt EinwohnerInnen zählt (man spricht hierbei von der „Tagesbevölkerung" – also der Wohnbevölkerung abzüglich der AuspendlerInnen und zuzüglich der EinpendlerInnen).



Sollen diese Stadtgrenzen überschreitenden Verkehre heute und in Zukunft umweltfreundlich abgewickelt werden, so sind Ausbaumaßnahmen in betrieblicher und infrastruktureller Hinsicht im Bereich des stadtregionalen Öffentlichen Verkehrs (ÖV[1]) unverzichtbar. Der ÖV muss das Rückgrat einer multimodalen, umweltfreundlichen Mobilität in den Stadtregionen darstellen.

Da die Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte nicht unbedingt an den Schnellbahn- und Regionalbahnachsen stattgefunden hat, sondern aufgrund der Dynamik der Bodenpreise

[1] Mit „ÖV" ist im Weiteren immer der öffentliche Personennah- und Regionalverkehr gemeint

genau in den „Zwischenräumen“ zwischen den radialen Achsen, eignen sich diese bislang vom ÖV unerschlossenen Gebiete sehr gut für die Erschließung durch den städtischen Schienen gebundenen ÖV (Straßenbahn, Stadtregionalbahn). Aus diesem Grund gibt es Planungen mehrerer Städte (z.B. Innsbruck, Linz, Salzburg) ihr Straßenbahn- bzw. Busnetz hin zu den Stadtgrenzen und bis in die Region hinein zu erweitern.

Dabei stoßen und stießen die Städte bundesweit auf ähnliche Probleme wie zum Bespiel Konflikte betreffend Finanzierungsschlüssel (Stadt / Umlandgemeinden / Land), Mangel an klar definierten Projektprozessen oder ein Manko hinsichtlich klarer Entscheidungsstrukturen und praktikabler Entscheidungsmechanismen. Schließlich und endlich ist auch die Frage der Finanzierung dieser stadtregionalen Verkehre eine, derer man sich über kurz oder lang widmen muss. **In der Regel müssen die kommunalen Verwaltungen ca. 34% pro ÖV-Ticket hinzu zahlen, da die Einnahmen aus den Ticketverkäufen bei weitem nicht die Kosten decken.** Diese 34% pro Ticket werden sowohl den BewohnerInnen der Städte selbst (für welche ja nach dem abgestuften Bevölkerungsschlüssel über den Finanzausgleich Zuschüsse gewährt werden) als auch den BewohnerInnen der Umlandgemeinden und allen sonstigen NutzerInnen gewährt.

Anliegen des Städtebundes war es daher, auf die bundesweite Relevanz dieser Thematik hinzuweisen. Kernforderung des Städtebundes war dabei das Aufsetzen eines bundesweiten Prozesses, in dessen Verlauf optimale Rahmenbedingungen (Struktur, Finanzierung, Organisation) für den Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr festgelegt werden sowie ein Anreizsystem zur besseren Abstimmung von Raumordnung und Verkehr in der Stadtregion entwickelt wird.

Auftrag der LandesverkehrsreferentInnenkonferenz

Die massiven Bemühungen waren schließlich erfolgreich: Ein entsprechender Beschlusstext zum „stadtregionalen ÖV“ wurde von der bundesweiten Arbeitsgruppe Öffentlicher Verkehr (AG ÖV) vorbereitet und in der Konferenz der (politischen) LandesverkehrsreferentInnen am 30.04.2015 gefasst.

Der Beschlusstext lautet wie folgt:

*Die Landesverkehrsreferentenkonferenz ersucht daher die Arbeitsgruppe, …. sich der Problematik der Stadtumlandverkehre, deren **Planung, Standards und Struktur**, unabhängig von den bisherigen Beschränkungen anzusehen, zu diskutieren, Probleme aufzuzeigen und Lösungsvorschläge zu unterbreiten. Die Arbeitsgruppe „Öffentlicher Verkehr (ÖV)“ wird ersucht, über den Fortgang der Diskussion bei der nächsten Sitzung zu berichten.*

Im Auftrag der politischen LandesverkehrsreferentInnen wurde daher eine Unter-Arbeitsgruppe zur bereits etablierten bundesweiten AG ÖV gegründet.

Die bundesweite Unterarbeitsgruppe „Stadtregionaler Öffentlicher Verkehr“

Die Unter-AG „Stadtregionaler Öffentlicher Verkehr“ setzt sich aus VertreterInnen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und folgender Gebietskörperschaften sowie dem Österreichischen Städtebund zusammen:

Städte: Wien, Graz, Linz, Salzburg, Villach (im Wechsel mit Klagenfurt), Innsbruck

Bundesländer: Niederösterreich, Vorarlberg, Tirol

Mittlerweile fanden schon drei Sitzungen der Unter-AG „Stadtregionaler Öffentlicher Verkehr“ (20.07.2015, 15.10.2015, 14.01.2016), sowie ein Workshop mit VertreterInnen der Bundesländer und von Verkehrsverbünden (24.02.2016) statt.

Bei der ersten Sitzung der Unter-AG „Stadtregionaler Öffentlicher Verkehr“ am 20.07.2015 wurde wie folgt vereinbart:

In einem **ersten Arbeitsschritt** wird **auf Basis der Erfassung fiskalischer Transfers** im Bereich ÖV auf Ebene der Städte und Stadtregionen eine **Analyse des Status quo** vorgenommen. Insbesondere werden **Steuerung und Koordination, Planungsabläufe, Finanzierungsformen und derzeitige Organisationsformen des städtischen und stadtregionalen ÖVs in Österreich** betrachtet. Ziel dabei ist, die Prozesse zu vergleichen, aus guten Beispielen zu lernen und auf dieser Grundlage die Prozesse weiterzuentwickeln. Hier soll jedenfalls die **Frage der Aufgabenträgerrolle der "Stadt" im Zusammenspiel mit anderen Stakeholdern** (v.a. mit städtischen Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünden, Landesverkehrsplanung) mit betrachtet werden. Diese Analyse wurde im Laufe des Frühjahrs im Rahmen einer Studie durch das KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung (Dr. Karoline Mitterer) bearbeitet. Pro Bundesland wurde eine Stadtregion analysiert (Bregenz, Eisenstadt, Graz, Innsbruck, Klagenfurt, Linz, Salzburg, St. Pölten, Wien). Im Rahmen der Erhebung erfolgten pro Bundesland drei gesonderte persönliche Gespräche (Stadt & städtisches Verkehrsunternehmen, Land, Verkehrsverbund) und ein Telefoninterview mit jeweils einer Umlandgemeinde. Zudem wurde eine Online-Erhebung unter allen Umlandgemeinden der Landeshauptstädte durchgeführt.

In einem **zweiten Arbeitsschritt** wird es darum gehen, **Vorschläge zu Änderungen (finanziell, institutionell, rechtlich)** zu erarbeiten, durch welche die Steuerung des stadtregionalen ÖV (bzw. erweitert um die Steuerung der Raumordnung in der Stadtregion) verbessert werden kann. Für die Erarbeitung des zweiten Arbeitsschrittes wird auf Expertise aus Deutschland zurückgegriffen werden. Die Entscheidung ist zugunsten der deutschen Firma KCW gefallen, da diese eine einzigartige Expertise bei der Beratung von Gebietskörperschaften bei der ÖV-Organisation aufweist.

Aus Sicht des Städtebundes ist die Tatsache, dass es gelungen ist, die Unter-AG „Stadtregionaler Öffentlicher Verkehr“ zu etablieren, per se schon ein Meilenstein, da dadurch gewährleistet ist, dass es nun einen **strukturierten Dialog zwischen Städten, Bund und Ländern zu Fragen des Öffentlichen Verkehrs in den Stadtregionen** gibt.

Anliegen des Arbeitskreises „Stadtregionaler Öffentlicher Verkehr“ am Städtetag

Beim gegenständlichen Arbeitskreis „Stadtregionaler Öffentlicher Verkehr“ am 66. Städtetag in Innsbruck sollen bisherige Erfahrungen aus nationaler (Dr.in Karoline Mitterer, KDZ – Zentrum für Verwaltungsforschung) und internationaler Expertensicht (Christoph Schaaffkamp, KCW GmbH) genauso präsentiert werden, wie Einblicke aus der Praxis bei der Erweiterung des städtischen Verkehrsnetzes über die Stadtgrenzen hinaus – am Beispiel der Städte Innsbruck (DI Martin Baltes, Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH) und Linz (Mag. Albert Waldhör, Linz Linien GmbH für öffentlichen Personennahverkehr).

Vor allem soll der Arbeitskreis aber dazu dienen, einen Fokus auf den dringenden Handlungsbedarf im Bereich des Stadtgrenzen überschreitenden öffentlichen Verkehrs zu legen und in einen Diskurs mit allen Stakeholdern einzusteigen. **Vor diesem Hintergrund freuen wir uns auch ganz besonders auf Ihre Rückmeldungen. Diese können Sie heute auf Pinnwänden im Saal abgeben. Wir würden uns aber auch sehr über Ihre Beteiligung an der Online-Befragung freuen, die bis 24.06. geöffnet sein wird:**

http://www.staedtebund.gv.at/umfragen/OEPNRV2016.html

Kontakt/Organisation:

Dipl.-Ing.in Stephanie Schwer
stephanie.schwer@staedtebund.gv.at
01/4000 89970

Dipl.-Ing.in Melanie Lutz
melanie.lutz@staedtebund.gv.at
01/4000 89989

Ablauf des Arbeitskreises

Der Arbeitskreis gliedert sich in zwei Schwerpunkte, durch die Sie Ihr Moderator Willy RAIMUND führen wird.

A) Begrüßung und Fachvorträge

Nach einer Begrüßung durch die politische Vorsitzende, Vizebürgermeisterin Mag.a Sonja PITSCHEIDER, Innsbruck, folgen die vier Fachvorträge:

Finanzierung, Organisation und Steuerung im stadtregionalen öffentlichen Verkehr
Dr. Karoline MITTERER, Zentrum für Verwaltungsforschung (KDZ)

Erfahrungen aus der Verlängerung der Straßenbahn von Linz nach Traun
Dir. Ing. Mag. Albert WALDHÖR, Linz Linien GmbH

Stadtregionaler Öffentlicher Verkehr in und um Innsbruck
Dipl.-Ing. Martin BALTES, Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH

Verbesserte Organisation des stadtregionalen öffentlichen Verkehrs: internationale Erfahrungen
Christoph SCHAAFFKAMP, KCW GmbH

B) Diskussion

Ein wesentliches Anliegen des Arbeitskreises ist es zudem, mit den TeilnehmerInnen die folgenden Themenbereiche zu erörtern, zu denen wir jeweils Fragestellungen vorbreitet haben (vgl. Seite 49 ff).

1. **Mitgestaltungsmöglichkeiten der Gemeinden im stadtregionalen ÖPNV**
2. **Planung und Steuerung von Stadtgrenzen übergreifenden Öffentlichen Verkehren**
3. **Finanzierung von Stadtgrenzen übergreifenden Öffentlichen Verkehren**
4. **Rechtliche Rahmenbedingungen – Strategie, Struktur, Organisation**

Wir wünschen Ihnen einen interessanten Vormittag!

MITWIRKENDE AM ARBEITSKREIS | Übersicht

Vorsitz und Begrüßung

Vizebürgermeisterin Mag.a Sonja PITSCHEIDER
Stadt Innsbruck

Geb. 1969 in Hall in Tirol. Nach der Matura, Ausbildung in Typografie und Diplomstudium an der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck am Institut für Erziehungswissenschaft. Schwerpunkte: wissenschaftliche Psychoanalyse und feministische Macht- und Strukturanalysen. Seit 2006 im Innsbrucker Gemeinderat. Seit 2012 1. Vizebürgermeisterin der Stadt Innsbruck mit Ressortzuständigkeit Energie, Umwelt, Mobilität, Tiefbau und Frauen.

Moderation

Dipl.-Ing. Willy RAIMUND
Leitung Mobilität & Verkehr
Österreichische Energieagentur / Austrian Energy Agency

Willy Raimund ist Centerleiter "Mobilität & Verkehr" in der Österreichischen Energieagentur (AEA, www.energyagency.at) und Koordinator der Klimaschutzinitiative klimaaktiv mobil im Auftrag des Umweltministeriums (www.klimaaktivmobil.at).
Er absolvierte das Studium der Landschaftsplanung an der Universität für Bodenkultur in Wien. Aktuell ist er unter anderem National Focal Point Austria für EPOMM (Europäische Plattform für Mobilitätsmanagement; www.epomm.eu).

Vortragende

Dr. Karoline MITTERER
Zentrum für Verwaltungsforschung (KDZ)

Dr. Karoline Mitterer ist seit 2005 wissenschaftliche Mitarbeiterin beim KDZ - Zentrum für Verwaltungsforschung. Sie studierte Public Management an der FH Kärnten und dissertierte an der Wirtschaftsuniversität Wien. Sie ist auch Lektorin an der FH Campus Wien. Zu ihren Arbeits- und Forschungsschwerpunkten zählen der Finanzausgleich, Gemeindefinanzen, Finanzierung öffentlicher Leistungen (beispielsweise ÖPNV oder Kinderbetreuung) und Demografie.

Vortragende (Fortsetzung)

Dir. Ing. Mag. Albert WALDHÖR
Geschäftsführer Linz Linien GmbH

Albert Waldhör ist seit 2010 Geschäftsführer der Linz Linien GmbH. Er hat nebenberuflich Betriebswirtschaft an der Johannes-Kepler-Universität Linz studiert und ein Post-Graduate-Studium an der Linzer Management Akademie und an der Emory Business School in Atlanta (USA) abgeschlossen. Seit 1990 war er als kaufmännischer Leiter, Bereichsleiter und Prokurist bei ESG Verkehr/ jetzt LINIZ LINIEN GmbH tätig, sowie zwölf Jahre zusätzlich Betriebsleiter für Bus und Straßenbahn.

Seit 2004 ist er Vorsitzender der Berufsgruppe der innerstädtischen Verkehrsunternehmen in der WKÖ und Funktionär in der WKOÖ. Seit 2013 ist er Landesstellenleiter OÖ und im Vorstand der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG). Er veranstaltet regelmäßig Fachtagungen, hält Vorträge und publiziert Fachartikel zu allen wesentlichen Themen des ÖPNV im In- und Ausland

Dipl.-Ing. Martin BALTES
Geschäftsführer der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH

Martin Baltes ist seit April 1997 Geschäftsführer der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH. Seit April 1999 außerdem Geschäftsführer der Innbus GmbH und seit Oktober 2009 leitet er auch die Innbus Regionalverkehr GmbH.

Seine Laufbahn im Verkehrsbereich begann er 1986 mit Forschungstätigkeiten bei der VRR GmbH (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr), wo er bald zum Hauptabteilungsleiter „Produkte, Service, Qualität“ aufstieg, bevor er noch weitere Verkehrs-bereiche/-unternehmen (SWK, Westbus GmbH) leitete.

Christoph SCHAAFFKAMP
Geschäftsführer KCW GmbH
Strategie und Managementberatung für straßen- und schienengebundenen öffentlichen Verkehr

Christoph Schaaffkamp ist einer der geschäftsführenden GesellschafterInnen von KCW. Nach dem Studium war er in der Politikberatung und als Planer für den Schienenpersonen-nahverkehr im Land Sachsen-Anhalt tätig. Beim Hamburger Verkehrsverbund befasste er sich mit Marktorganisation und Wettbewerb im Nah- und Regionalverkehr.

Seine persönlichen Beratungsschwerpunkte liegen in der Strategieberatung, dem Management und der Moderation von Veränderungsprozessen und Vergabeverfahren im Bahn- und Bussektor(Markt-organisation, Regulation, Organisationsstrukturen von Aufgabenträgern und Marktbeteiligten).

FACHVORTRÄGE

Finanzierung, Organisation und Steuerung im stadtregionalen öffentlichen Verkehr
Dr. Karoline MITTERER
Zentrum für Verwaltungsforschung (KDZ)

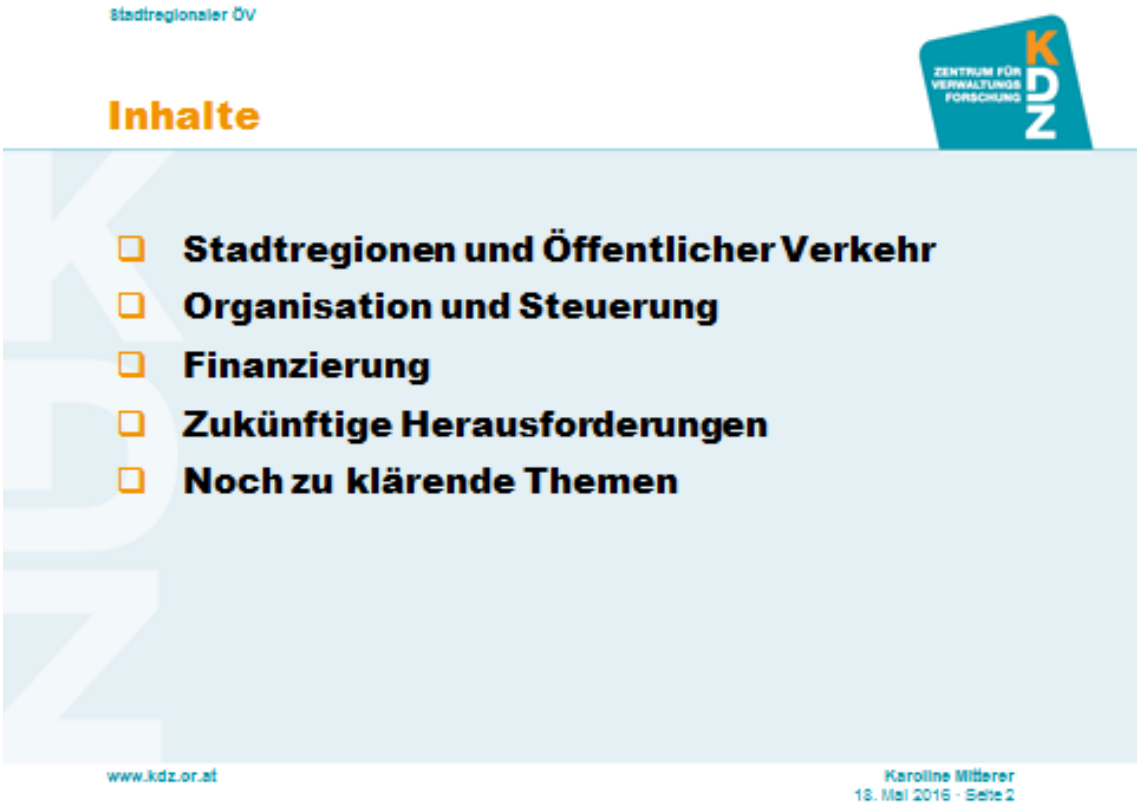
Erfahrungen aus der Verlängerung der Straßenbahn von Linz nach Traun
Dir. Ing. Mag. Albert WALDHÖR
Linz Linien GmbH

Stadtregionaler Öffentlicher Verkehr in und um Innsbruck
Dipl.-Ing. Martin BALTES
Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH

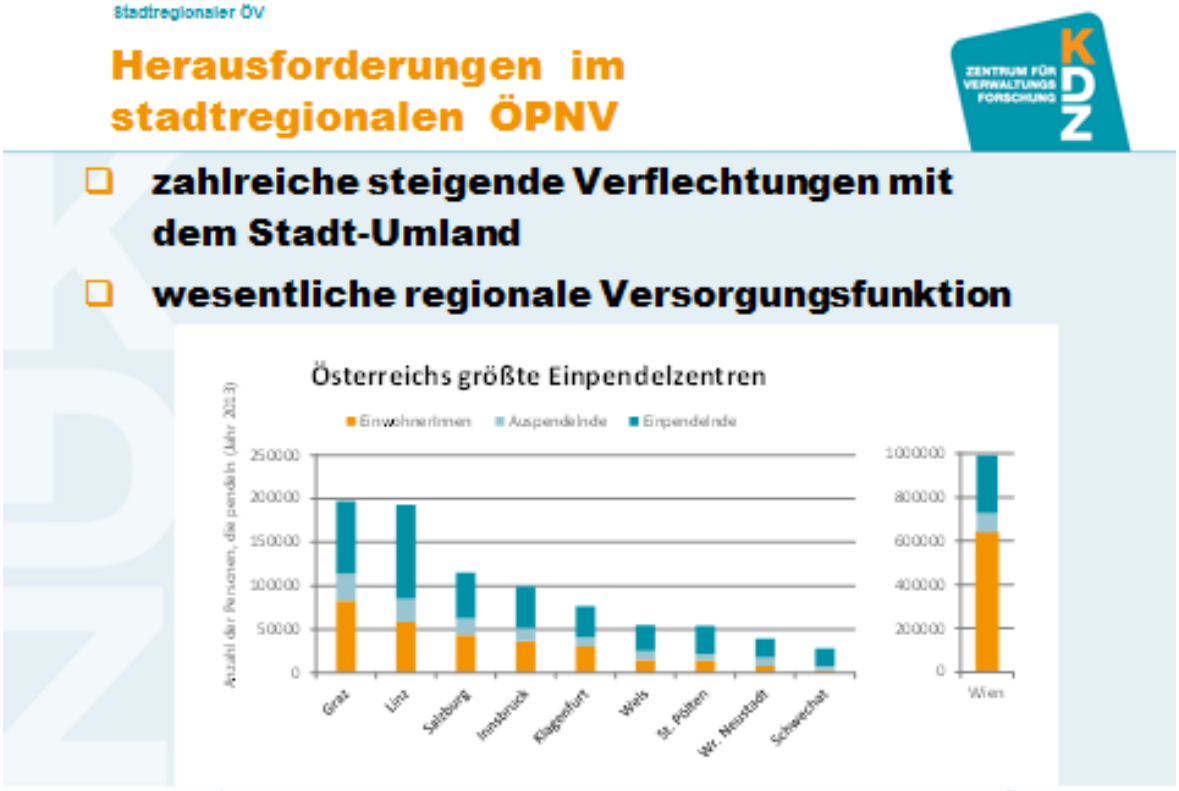
Verbesserte Organisation des stadtregionalen öffentlichen Verkehrs: internationale Erfahrungen
Christoph SCHAAFFKAMP
KCW GmbH

Finanzierung, Organisation und Steuerung im stadtregionalen öffentlichen Verkehr

Dr. Karoline MITTERER, Zentrum für Verwaltungsforschung (KDZ)



Stadtregionaler ÖV
Bedeutung der Stadtregionen
ZENTRUM FÜR VERWALTUNGSFORSCHUNG
KDZ
STADTREGIONEN.AT
Projektinfo
Definitionen
Daten
Stadtregion auswählen...
66 Prozent der Bevölkerung in Stadtregionen; Große Pendelbewegungen
Quelle: www.stadtregionen.at
Karoline Mitterer
18. Mai 2016 · Seite 3


Stadtregionaler ÖV
Herausforderungen im stadtregionalen ÖPNV
ZENTRUM FÜR VERWALTUNGSFORSCHUNG
KDZ
zahlreiche steigende Verflechtungen mit dem Stadt-Umland
wesentliche regionale Versorgungsfunktion
Österreichs größte Einpendelzentren
Einwohnerinnen
Auspendelnde
Einpendelnde
Anzahl der Personen, die pendeln (Jahr 2013)
250000
200000
150000
100000
50000
0
Graz
Linz
Salzburg
Innsbruck
Klagenfurt
Wels
St. Pölten
Wr. Neustadt
Schwechat
1000000
800000
600000
400000
200000
0
Wien
www.kdz.or.at
Quelle: KDZ 2016, auf Basis Daten: Statistik Austria 2016, VCÖ 2016

Stadtregionaler ÖV

Studien zu Finanzierung, Steuerung und Organisation

Zwei KDZ-Studien

- ÖSTB: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV (2016).
- AG Stadtregionaler Verkehr (B, L, G): Steuerung, Organisation und Finanzierung im stadtregionalen Öffentlichen Verkehr (in Arbeit)

Zielsetzungen

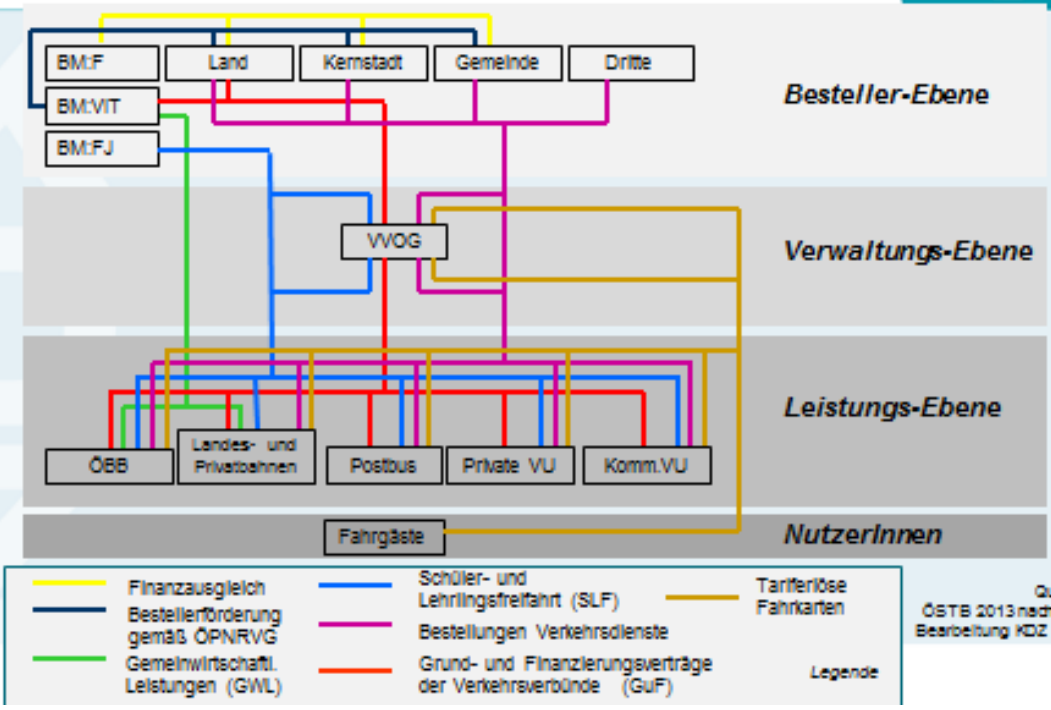
- Transparentes Darstellen der Finanzierungsströme
- Aufarbeiten der Unterschiede in der Steuerung und Organisation innerhalb Österreichs
- Identifizieren von kritischen Aspekten
- Aufzeigen zukünftiger Herausforderungen
- Darstellen von Handlungserfordernissen zur Verbesserung von Finanzierung, Steuerung und Organisation

www.kdz.or.at

Karoline Mitterer
18. Mai 2016 · Seite 5

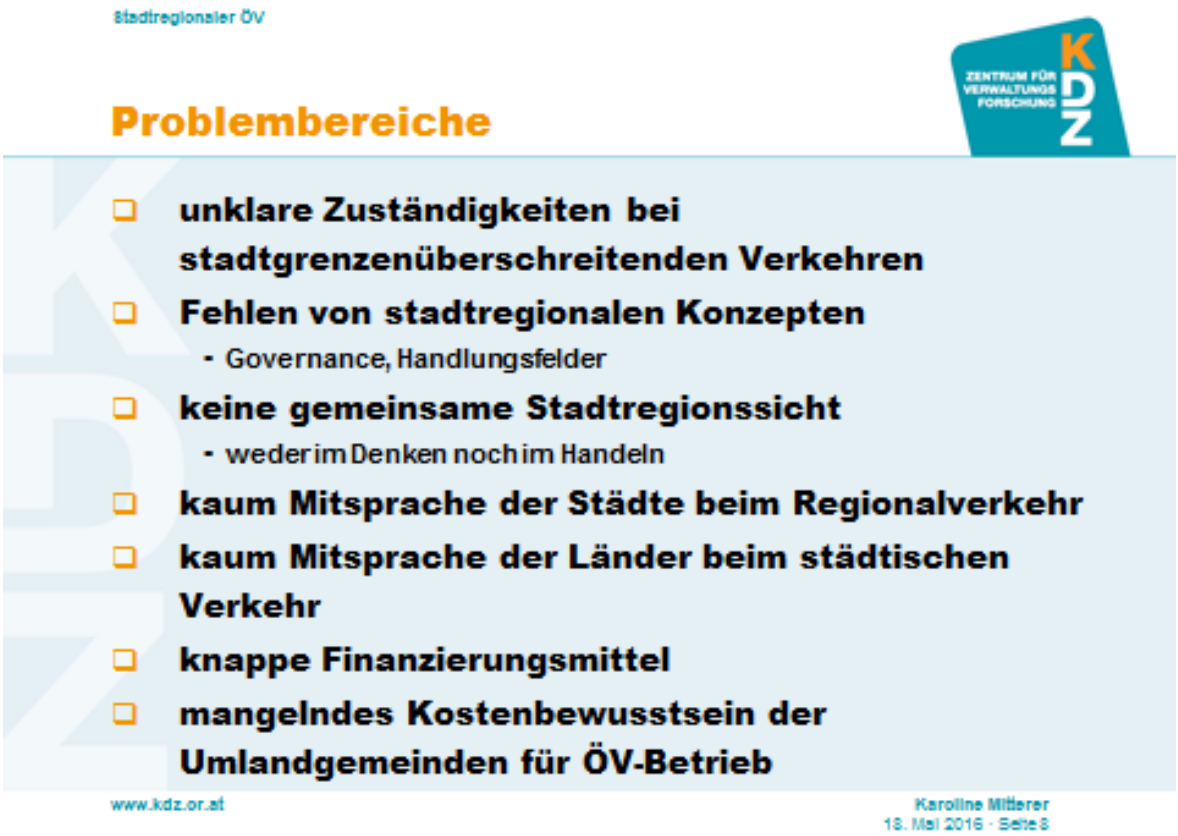
Stadtregionaler ÖV

Akteure im stadtregionalen ÖPNV



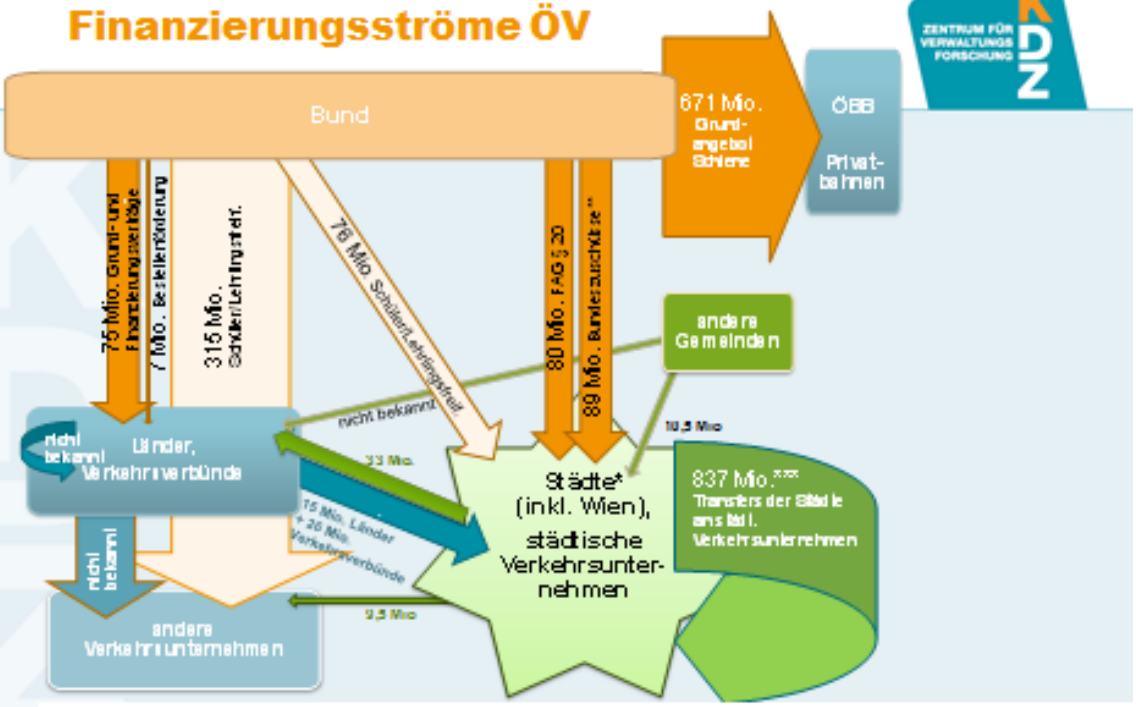
Quelle: ÖSTB 2013 nach IGV, Bearbeitung KDZ 2016.

Stadtregionaler ÖV
Aufgaben im stadtregionalen ÖPNV
Land
Verkehrs-verbund
Verkehrs-unternehmen (Schiene, Regionalverkehr)
Stadt-Umland-Gemeinden
Städte und städtische Verkehrs-unternehmen
Strategische Steuerung
teils Miteinbezug
teils Miteinbezug (Regionalkonzepte)
teils Miteinbezug (Regionalkonzepte)
Schiene: Operative Planung, Leistungsbestellung
Regionalverkehr: Operative Planung, Leistungsbestellung
Zusatzbestellung (inkl. Finanzierung)
Strategische Steuerung, Operative Planung, Leistungsbe- und -erstellung, Koordination, Finanzierung
Koordination und Steuerung
Koordination aller Akteure
Leistungs-erstellung
Finanzierung Bestandsangebot (inkl. Bundesmittel)
teils Verbundbeiträge
Stadtgrenzenüberschreitender REGIONALVERKEHR
STÄDTISCHER VERKEHR


Stadtregionaler ÖV
Problembereiche
unklare Zuständigkeiten bei stadtgrenzenüberschreitenden Verkehren
Fehlen von stadtregionalen Konzepten
- Governance, Handlungsfelder
keine gemeinsame Stadtregionssicht
- weder im Denken noch im Handeln
kaum Mitsprache der Städte beim Regionalverkehr
kaum Mitsprache der Länder beim städtischen Verkehr
knappe Finanzierungsmittel
mangelndes Kostenbewusstsein der Umlandgemeinden für ÖV-Betrieb
www.kdz.or.at
Karoline Mitterer
18. Mai 2016 · Seite 8

Stadtregionaler ÖV

Finanzierungsströme ÖV



Anmerkungen: Transferströme sind nichtzuordenbar.
* Städte über 30.000 EW zzgl. Bregenz sowie exkl. Sankt Pölten und Steyr.
** davon 62 Mio. Euro Bundeszuschuss U-Bahn Wien
***davon 718 Mio. Euro Wien
Quelle: BMVIT: Finanzierung ÖPNV (Homepage 2012); KDZ: Erhebung der ÖPNV-Transferströme der Städte über 30.000 EW; KDZ: eigene Darstellung 2012.

Stadtregionaler ÖV

Finanzierung im städtischen ÖPNV

- **Erhebung des KDZ**
  - bei Städten über 30.000 EW (inkl. Wien)
  - und gemeindeeigenen Gesellschaften im ÖPNV
- **Steigender Zuschussbedarf**
  - +132 Mio. Euro seit 2008
  - Vorwiegend in Städten mit schienengebundenen Verkehren
- **Sinkender Investitionsanteil** (seit 2008)
  - Laufende Betriebsausgaben +20%
  - Investitionsausgaben -17%
- **Vergleichsweise geringe Dynamik bei Länder- und Bundesmitteln** (seit 2008)
  - Zuschussbedarf der Städte +22%
  - Steigerung Bundesmittel bzw. Schüler- und Lehrlingsfreifahrt +13 bzw. +18%

www.kdz.or.at

Karoline Mitterer
18. Mai 2016 - Seite 10

Stadtregionaler ÖV

Zukünftige Herausforderungen

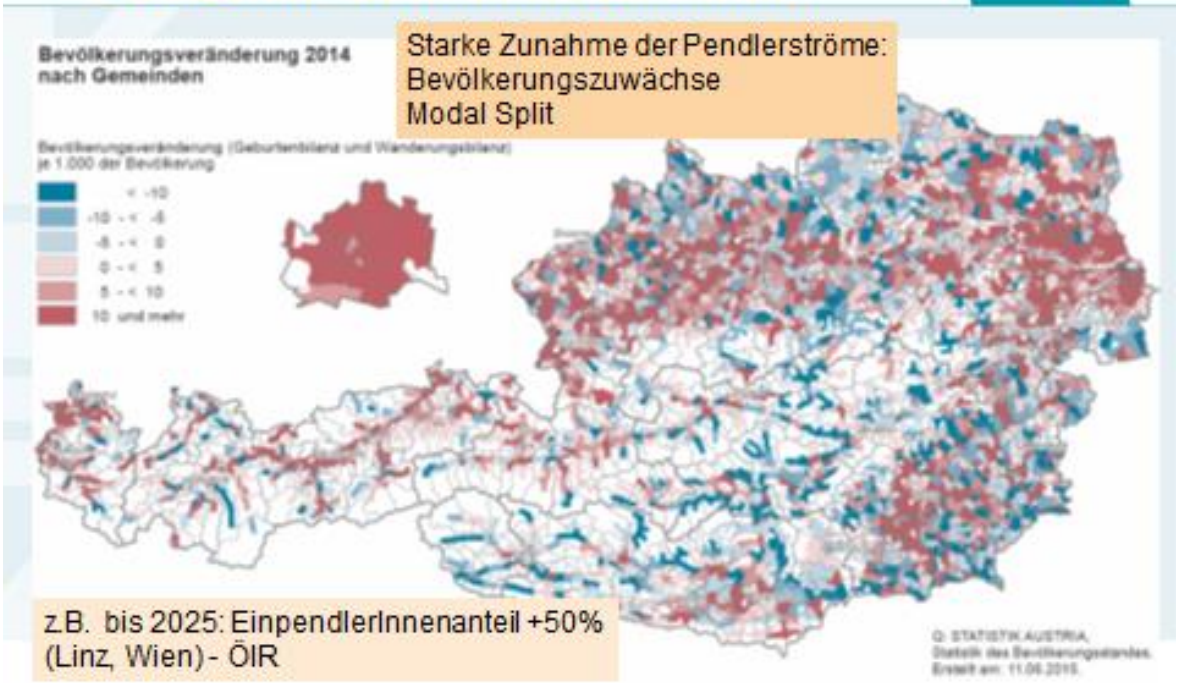
- **massiver Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur zu erwarten**
  - Erweiterung des Netzes und Maßnahmen zur Entlastung bzw. Verbesserung des Bestandnetzes
  - Bevölkerungsentwicklung
  - Zunehmende Pendlerverflechtungen
- **Veränderung der Rahmenbedingungen**
  - Planbarkeit und Entwicklung der Bundes- und Länderzuschüsse
  - Dynamik der rechtlichen Rahmenbedingungen
  - Tarifpolitik im ÖPNV
- **Beschränkung durch Finanzierung**

www.kdz.or.at

Karoline Mitterer
18. Mai 2016 · Seite 11

Stadtregionaler ÖV

Steigende Beförderungszahlen



Stadtregionaler ÖV

Näher zu definierende Themen

- **Stärkerer Miteinbezug aller Akteure im stadtregionalen ÖPNV**
  - Mitsprachemöglichkeiten bis hin zu mehr Verantwortung
  - Städte und Umland-Gemeinden
- **Klare Aufgabenträgerschaft und Verantwortlichkeiten für den**
  - städtischen Verkehr
  - stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr
- **Definition von Organisation und Prozess bei stadtgrenzenüberschreitenden Verkehren**
  - Schnittstellenproblematik, z.B. Verkehrsverbund zu städtischen Verkehrsunternehmen
  - Ablauf, Struktur, Finanzierung
  - Verankern von Stadtregionen im Planungsprozess

www.kdz.or.at
Karoline Mitterer
18. Mai 2016 · Seite 13

Stadtregionaler ÖV

Näher zu definierende Themen

- **Transparenz der Finanzierungsströme**
  - Gesamthafte Betrachtung Bund, Länder, Gemeinden, Dritte
  - Einsicht bei Clearing-Stelle
- **Sicherung der Finanzierung**
  - Dauerhafte Ko-Finanzierung der Aufgabenträgerschaft der Städte
  - Zusätzliche Finanzierungsquellen
  - Höhere Planungssicherheit für Städte
  - Transparente Mittelvergabe

www.kdz.or.at
Karoline Mitterer
18. Mai 2016 · Seite 14

Stadtregionaler ÖV

Kontakt

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

Dr.in Karoline Mitterer
01/892 34 92-19
mitterer@kdz.or.at

www.kdz.or.at
Karoline Mitterer
18. Mai 2016 · Seite 15

Stadtregionaler ÖV

Quellenhinweise

- **Studie Mitterer, Hochholdinger, Raicher: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV, 2016.**
- **Studie Mitterer, Haindl, Hochholdinger, Valenta: Steuerung, Organisation und Finanzierung im stadtregionalen Öffentlichen Verkehr, 2016 (in Arbeit).**

www.kdz.or.at
Karoline Mitterer
18. Mai 2016 · Seite 16

Erfahrungen aus der Verlängerung der Straßenbahn von Linz nach Traun

Dir. Ing. Mag. Albert WALDHÖR, Linz Linien GmbH

Rechtliche Rahmenbedingungen mit Nebenwirkung

LINZ AG LINIEN

- Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs **ÖPNRV-G = ein Fragment**
- Eisenbahngesetz **EisbG = eine Ruine**
- Bundesvergabegesetz **BVergG = das Übermaß**
- Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße **VO (EG) 1370/2007 = die Verwirrt**
- EU-Grundsatz: **Wettbewerb** über alles …
- Faktum: Wettbewerb ist gut, aber Wettbewerbsrecht manchmal kontraproduktiv
- grundsätzliche Ausschreibungspflicht für die Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensten
- **Wettbewerb im Regionalverkehr?**
- ein **Durcheinander** von Zuständigkeiten und Vergaberegeln: Wer? Was? Wie?
- **Lösungsansatz:** vergabefreie Kooperation zwischen Gebietskörperschaften oder Public Private Partnership (PPP) über den **Verkehrsverbund**
- Die Regelungswut kennt keine Grenzen und es kommt selten etwas Besseres nach … zB **das vierte Eisenbahnpaket**

Quelle: Dr. Liebmann SPWC
Vortrag 15.1.2015 in Linz

Rechtliche Rahmenbedingungen mit Nebenwirkung

LINZ AG LINIEN

Dzt. Rahmenbedingungen:

- schlechte Gesetze
- Baustellen in Ö und EU
- Überregulierung und Unterbelichtung
- Unzureichende Abstimmung

Lösungsmöglichkeiten:

- Zauberworte „Projekt" und Vertrag
- „best for the projekt" im Rahmen des vergabe- und vertragsrechtlichen Spielraums
- Vertragsmanagement für Klarheit und Sicherheit
- Verkehrsverbund als Vertragsmanager

Gesetze sind dringend zu überarbeiten!
Ziel: Vergaberechtskooperation zwischen den Gebietskörperschaften!
Schiedsgericht oder „schlichten statt richten"!

Technik als Problemlöser?

LINZ AG LINIEN

Technische Voraussetzungen:

- **Netzplan:** Ausgang Schienen im Zentrum,...
- **Fahrzeuge:** Bauform, Geschwindigkeit, Lichtraum, Festigkeit, LNT-Richtlinie
- **Haltepunkte:** Bedürfnisse Umland und Stadt
- **Verknüpfung:** Multimodal
- **Betrieb:** Qualifikation, Personal, Werkstatt, Vertrieb,...
- **Strecke:** Trassierung, Oberbau, Fahrstrom,...
- **Systemkompatibilität**

Finanzierung und Gerechtigkeit

LINZ AG LINIEN

Derzeitige Rahmenbedingungen:

- Finanzierungschaos
- Ungleichbehandlung
- Bundesmittel hauptsächlich für ÖBB und Privatbahnen
- Städte gehen leer aus
- Querverbundfinanzierung gefährdet
- Keine Strategie für Agglomerationen

66 % der Bevölkerung leben den Stadtregionen Österreichs
Bund nimmt ca. 13 Mrd. EURO p.a. an Verkehrssteuern ein!

Finanzierung dringend erforderlich!

LINZ AG LINIEN

Drohpotential:

- Zuzug zu Agglomeration wird anhalten
- Ausbau der Infrastruktur dringendst erforderlich!
- Kaum Mittel für Infrastrukturausbau und Fahrzeuge!
- Infrastruktur tw. überaltert, d.h. massiver Erneuerungsbedarf!
- Zuschussbedarf Städte, Gemeinden und Verkehrsunternehmen steigt!

Die Städte zahlen ihren Verkehr selbst, tragen Einpendler mit und sind keine gleichberechtigten Partner (Aufgabenträgerschaft)!

Das positive Beispiel

LINZ AG LINIEN

Straßenbahn Harter Plateau

LINZ AG LINIEN

- **Beschluss Stadt und Land gemeinsam**
- **Investitions- und Finanzierungsvertrag Land-Stadt-LINZ AG**
- Abschluss Verkehrsdienstevertrag 2006, Gültigkeit bis 2033
- **Basis: Erfüllung Altmark-Trans Kriterien**
- Prüfung der Kalkulation durch Externe ohne Beanstandungen (KPMG, Horvath&Partner)
- **Bau, Betrieb und Instandhaltung durch LINZ LINIEN**
- Leistungsvolumen 465.188 Nutzkilometer p.a.
- Inkrafttreten der EU-VO 1370/2007 am 3.12.2009
- Inbetriebnahme August 2011

Straßenbahn Harter Plateau

LINZ AG LINIEN

Termine:
Baubeginn Februar 2009
Inbetriebnahme 13. August 2011

Strecke:
Streckenlänge 5,3 km
davon 1,3 km Tunnel
9 Haltestellen

Investitionskosten:

Budget Basis Jänner 05	€ 150 Mio.
Budget valorisiert	€ 195 Mio.
Istkosten	€ 138 Mio.

Fahrgäste:
1. Jahr: 2,0 Mio.; 2015: 3,8 Mio.

Straßenbahn Harter Plateau

LINZ AG LINIEN

Erfolgsfaktoren

LINZ AG LINIEN

- ✓ **Gemeinsames Ziel**
- ✓ **Wille zur Umsetzung**
- ✓ **Zusammenarbeit, Vertrauen und Offenheit** über politische und fachliche Grenzen und Zuständigkeiten hinweg Orientierung an Verkehrsströmen und nicht an politischen Grenzen
- ✓ **Planung und Bau durch LINZ LINIEN**
- ✓ **Systementwicklung** aus der Stadt ins Umland
- ✓ **Strategie, Struktur, Organisation** klar
- ✓ **Rechtsrahmen** geklärt
- ✓ **Finanzmittel** gesichert

Das schwierige Beispiel

LINZ AG LINIEN

Kampf, krampf und Emotionen

LINZ AG LINIEN

- 2010 neuer Verkehrslandesrat
- Gründung der Schiene OÖ GmbH
- Schiene OÖ plant nicht kompatibles Regio-Tram Konzept Zweirichtungsfahrzeuge, 2,40 m breit, 50 m lang, Achslast >10 to,
- Ausgrenzen der Stadt und der LINZ LINIEN
- Land beabsichtigt europaweite Ausschreibung für die Verlängerungsstrecke Leonding-Traun
- Technische, rechtliche, systemische und finanzielle Einwendungen werden vom Tisch gewischt

Interkommunale Zusammenarbeit als Lösung

LINZ AG LINIEN

- 2012 neuer Verkehrslandesrat
- Jänner 2015 erste Einbindung der LINZ LINIEN in Planung und Bau
- Massive Umplanungen erforderlich
- Schiene OÖ baut mit Unterstützung der LINZ LINIEN/ LINZ AG
- **Vergabe mit Interkommunaler Zusammenarbeit**
- Abschluss Verkehrsdienste- und Infrastruktur- IH-Vertrag Sept. 2015
- Prüfung der Kalkulation ohne Beanstandungen (PKF München)

Linzer 3er-Verlängerung macht's möglich, Halt auch bei PlusCity

22 Minuten! So schnell ging's noch nie nach Traun

Straßenbahnverlängerung Traun

LINZ AG LINIEN

Termine:
Inbetriebnahme Trauner Kreuzung 27.2.2016

Inbetriebnahme Schloss Traun 10.9.2016

Kilometerleistung:
346.583 km/ p.a.

Strecke:
Streckenlänge 5,0 km
davon 500 m Eingleisabschnitt

2 Umkehrschleifen
8 Haltestellen

Fahrgäste:
1. Jahr vorr. 3,0 Mio.

Erfolgsfaktoren für Stadtregionen

LINZ AG LINIEN

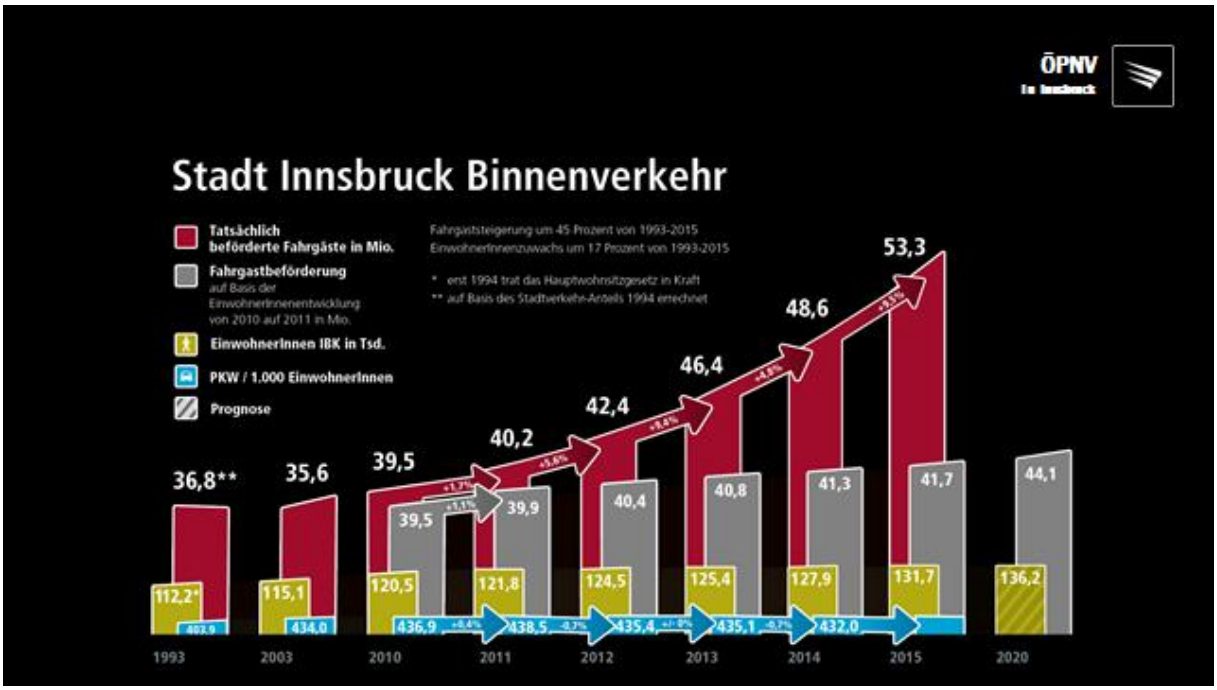
- ✓ **Gemeinsames Interesse aller Stakeholder**
- ✓ **Orientierung an funktionalen Räumen**
- ✓ **Nachvollziehbare, objektive Grundlagen der Nachfrage**
- ✓ **Nachvollziehbare Bewertungsregeln der Projekte**
- ✓ **Klare Spielregeln der Finanzierung**
- ✓ **Klare rechtliche Rahmenbedingungen**
- ✓ **Berücksichtigung technischer Notwendigkeiten**
- ✓ **Einbeziehen aller Beteiligten,** ev. gründen einer gemeinsamen Gesellschaft zur Planung und Umsetzung von Projekten wie z.B. die NAVEG zum Ausbau der Straßenbahn in Linz (1996-2005)
- ✓ **Wenn schon Ausschreibung, dann richtig!**
- ✓ **Besser Interkommunale Kooperationen**

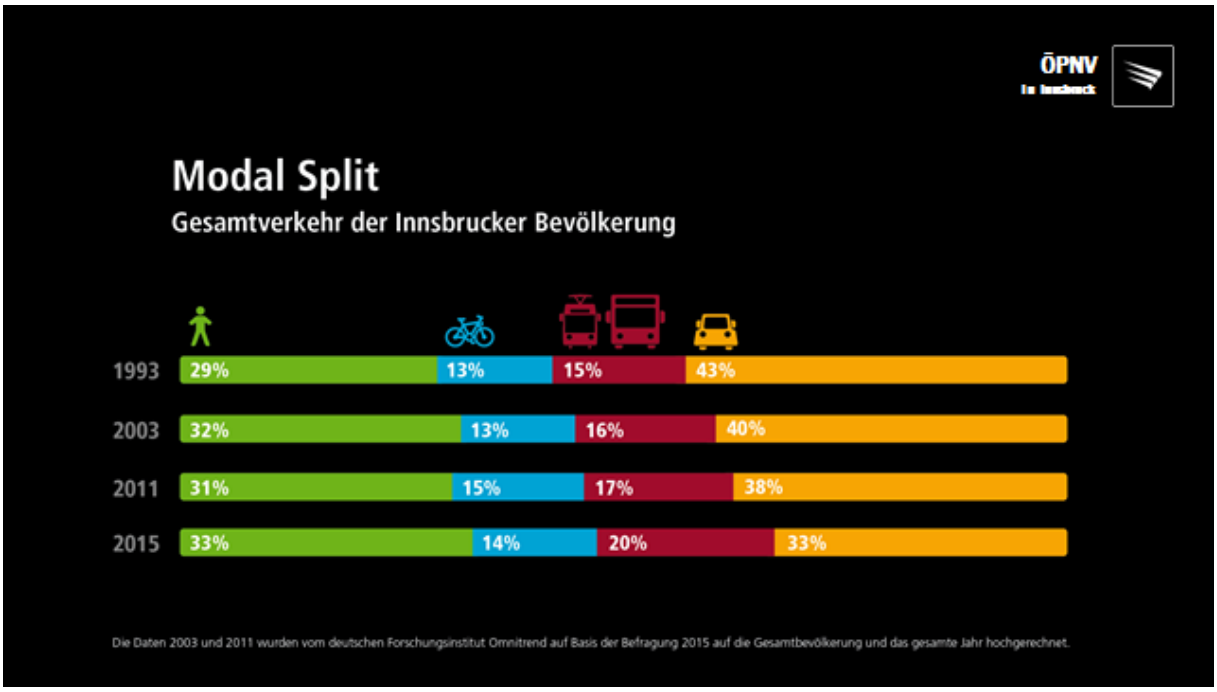
Damit das nicht passiert…

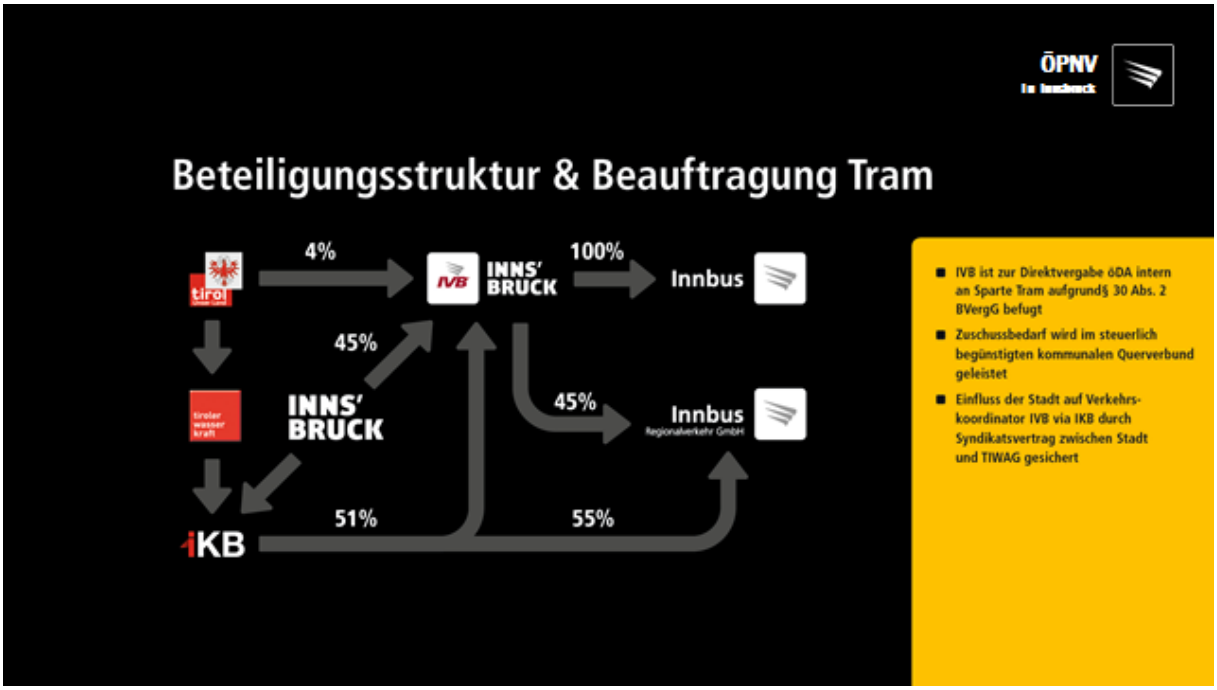
LINZ AG LINIEN

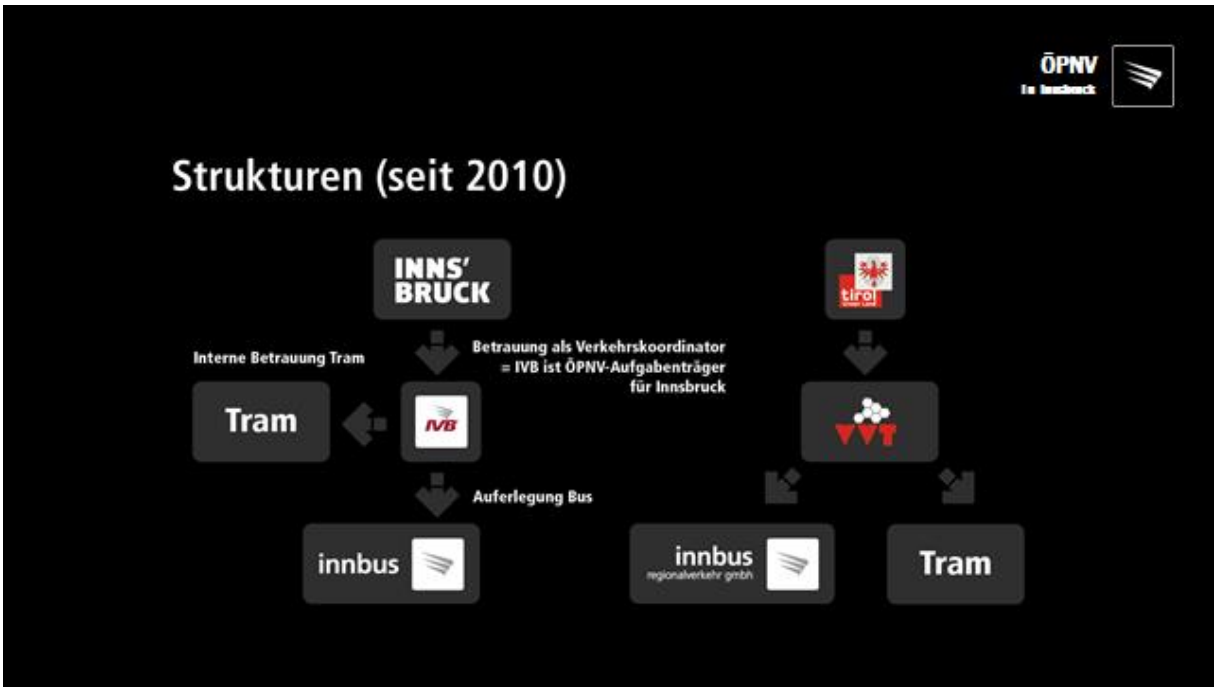
Stadtregionaler Öffentlicher Verkehr in und um Innsbruck

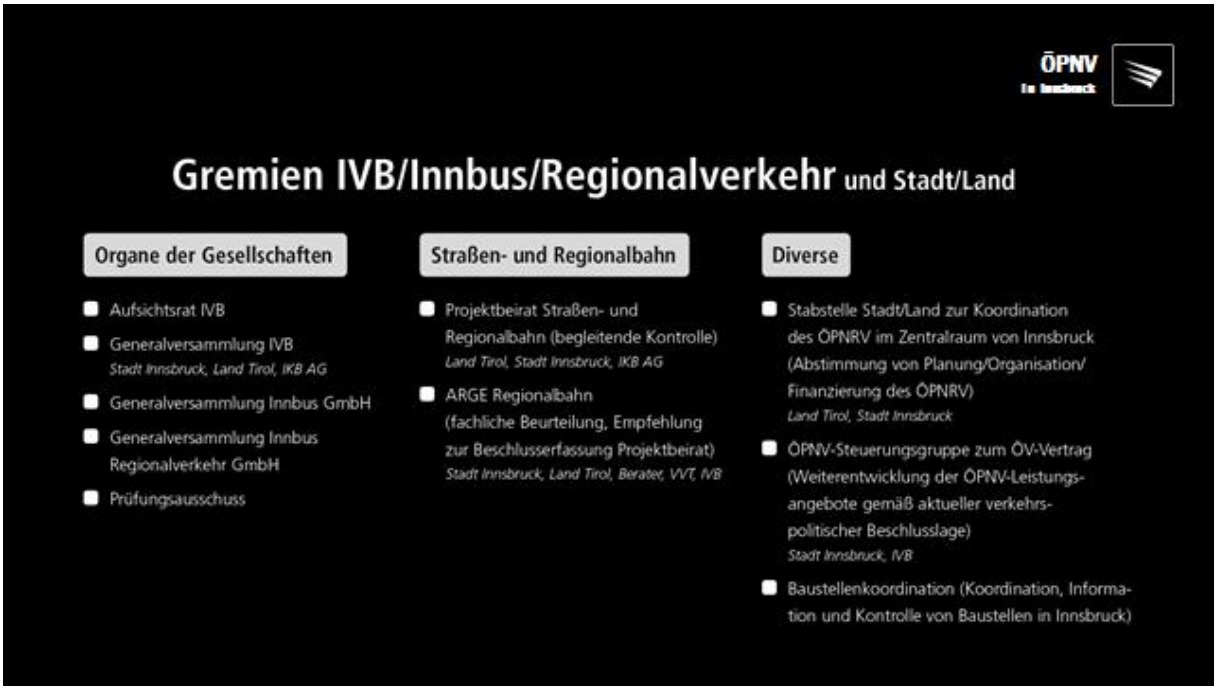
Dipl.-Ing. Martin BALTES, Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH




ÖPNV
Modal Split
Gesamtverkehr der Innsbrucker Bevölkerung
1993
29%
13%
15%
43%
2003
32%
13%
16%
40%
2011
31%
15%
17%
38%
2015
33%
14%
20%
33%
Die Daten 2003 und 2011 wurden vom deutschen Forschungsinstitut Omnitrend auf Basis der Befragung 2015 auf die Gesamtbevölkerung und das gesamte Jahr hochgerechnet.


ÖPNV
Beteiligungsstruktur & Beauftragung Tram
tirol
4%
IVB
INNS' BRUCK
100%
Innbus
45%
tiroler wasser kraft
INNS' BRUCK
45%
Innbus
Regionalverkehr GmbH
iKB
51%
55%
IVB ist zur Direktvergabe öDA intern an Sparte Tram aufgrund§ 30 Abs. 2 BVergG befugt
Zuschussbedarf wird im steuerlich begünstigten kommunalen Querverbund geleistet
Einfluss der Stadt auf Verkehrs-koordinator IVB via IKB durch Syndikatsvertrag zwischen Stadt und TIWAG gesichert


ÖPNV
Strukturen (seit 2010)
INNS' BRUCK
Interne Betrauung Tram
Betrauung als Verkehrskoordinator = IVB ist ÖPNV-Aufgabenträger für Innsbruck
Tram
IVB
tirol
VVT
Auferlegung Bus
innbus
innbus regionalverkehr gmbh
Tram


ÖPNV
Gremien IVB/Innbus/Regionalverkehr und Stadt/Land
Organe der Gesellschaften
Aufsichtsrat IVB
Generalversammlung IVB
Stadt Innsbruck, Land Tirol, IKB AG
Generalversammlung Innbus GmbH
Generalversammlung Innbus Regionalverkehr GmbH
Prüfungsausschuss
Straßen- und Regionalbahn
Projektbeirat Straßen- und Regionalbahn (begleitende Kontrolle)
Land Tirol, Stadt Innsbruck, IKB AG
ARGE Regionalbahn (fachliche Beurteilung, Empfehlung zur Beschlusserfassung Projektbeirat)
Stadt Innsbruck, Land Tirol, Berater, VVT, IVB
Diverse
Stabstelle Stadt/Land zur Koordination des ÖPNRV im Zentralraum von Innsbruck (Abstimmung von Planung/Organisation/ Finanzierung des ÖPNRV)
Land Tirol, Stadt Innsbruck
ÖPNV-Steuerungsgruppe zum ÖV-Vertrag (Weiterentwicklung der ÖPNV-Leistungsangebote gemäß aktueller verkehrspolitischer Beschlusslage)
Stadt Innsbruck, IVB
Baustellenkoordination (Koordination, Information und Kontrolle von Baustellen in Innsbruck)

IVB
INNS'
BRUCK
326

501

Museumstraße
Bergisel 1
Sadrach A
Sieglanger C
Nordkette J
Mentlbergsiedlung M
Allerh./Peerhofs./Technik West O
POSTBUS
nightliner
IVB

IVB
Tickets
Kernzone Innsbruck

ÖPNV in Innsbruck

Lastenverteilung Tram/Regionalbahn € in Mio.

		Infrastruktur Land 1/3	Infrastruktur Stadt 2/3
Infrastruktur gemeinsam	172,1	57,37	114,73
Infrastruktur 100% Stadt (Innrain/O-Dorf/Peerhof)	24,98		24,98
Infrastruktur 100% Land (Rum/Völs)	42,27	42,27	
52 Fahrzeuge	140,07	56,87	83,20
Remise	17,3	8,65	8,65
Gesamt	396,72		

ÖPNV in Innsbruck

S-Bahn Tirol

S1 Arlbergbahn, Unterinntalbahn
Telfs-Pfaffenhofen – Innsbruck HBF – Hall in Tirol – Jenbach – Wörgl HBF – Kufstein
Takt: 60'

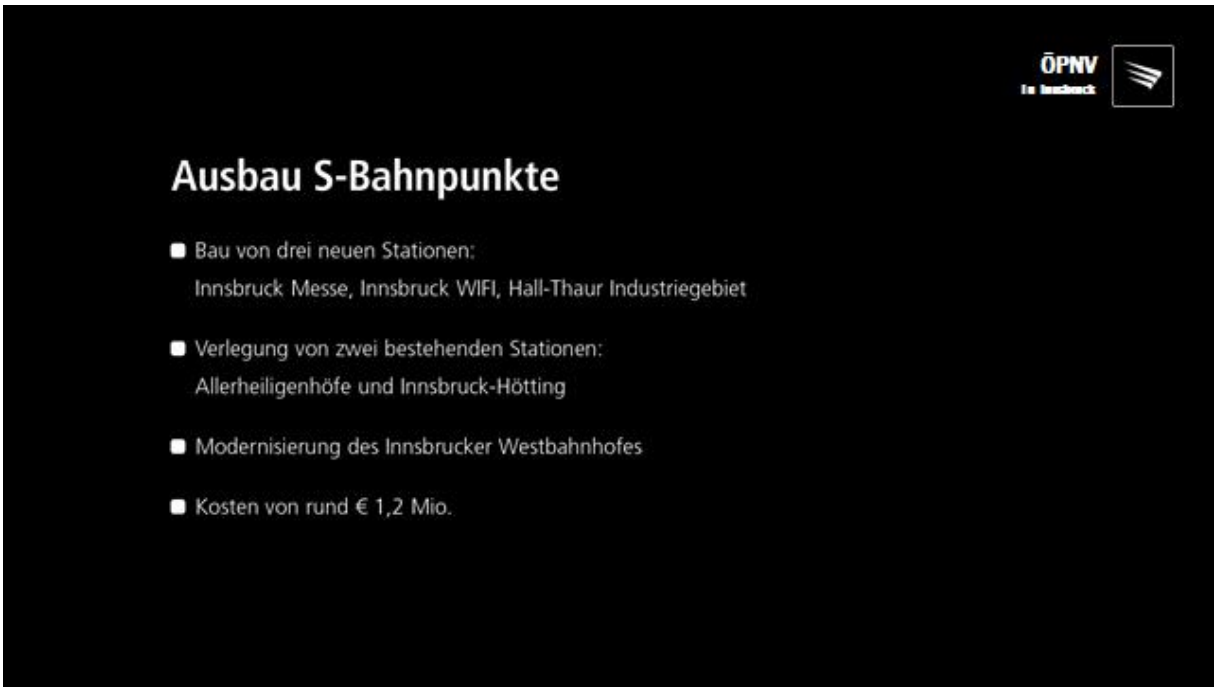
S2 Arlbergbahn, Unterinntalbahn
Ötztal – Innsbruck – Hall in Tirol – Jenbach
Takt: 30'

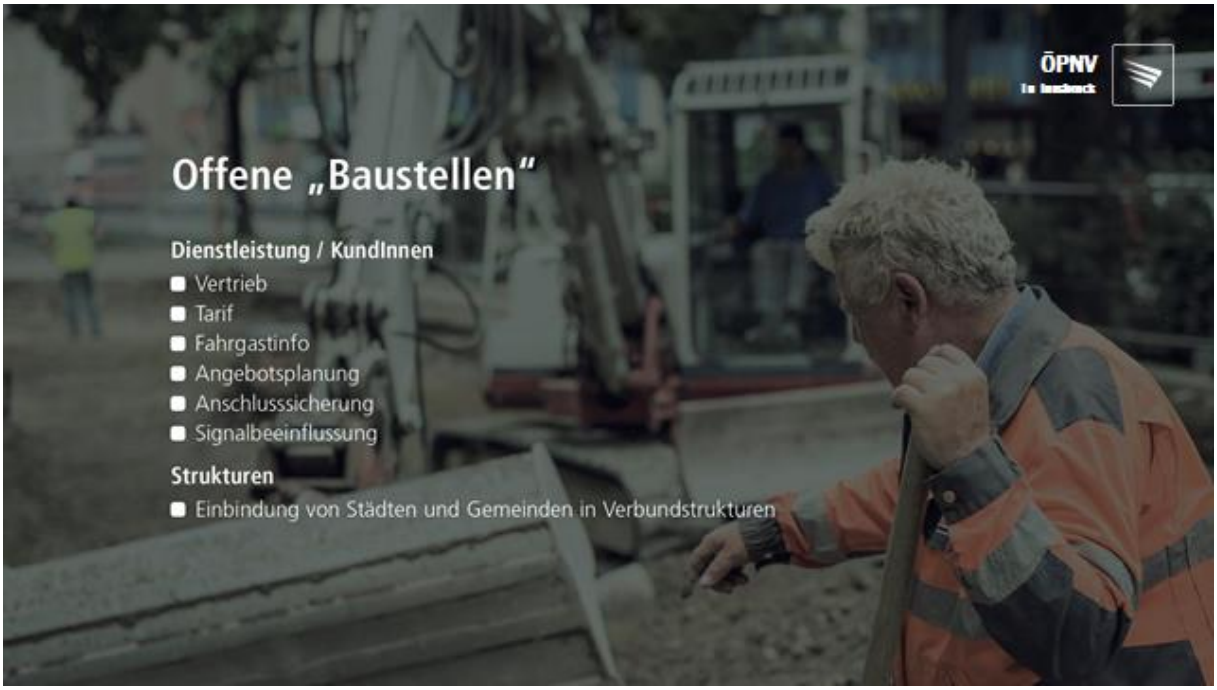
S3 Brennerbahn, Unterinntalbahn
Steinach in Tirol – Innsbruck – Hall in Tirol
Takt: 30' / 15'

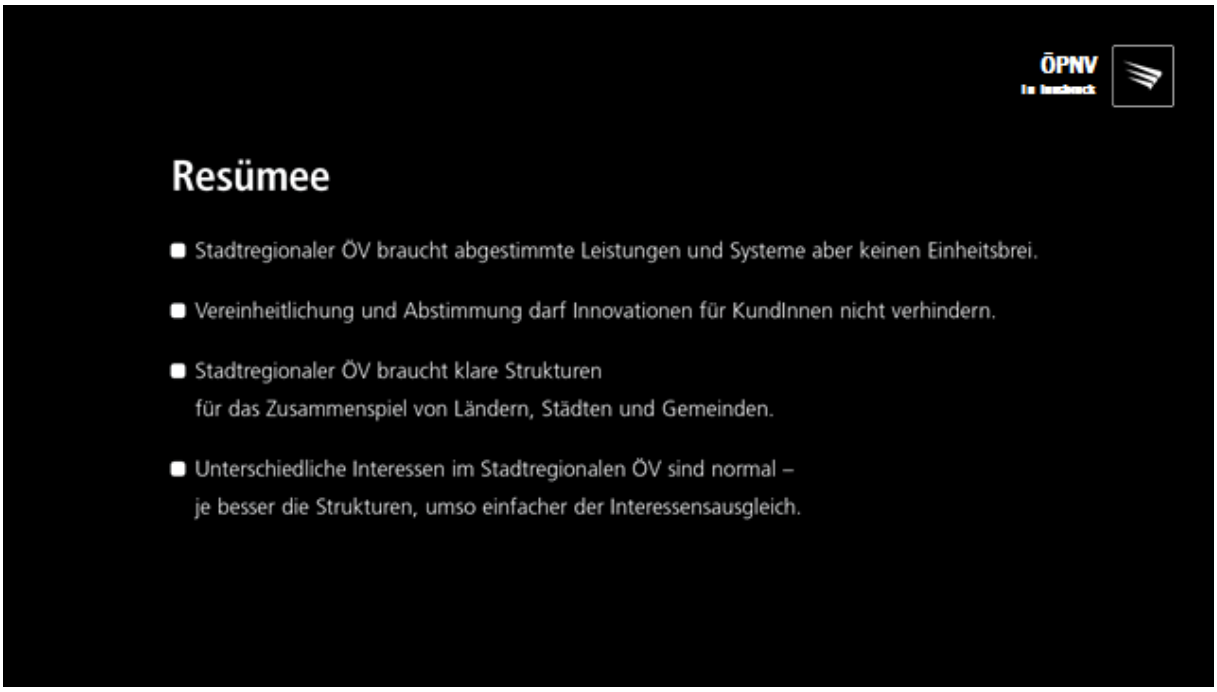
S4 Brennerbahn
Brenner – Steinach in Tirol – Innsbruck
Takt: unregelmäßig

S5 Mittenwaldbahn
Innsbruck – Seefeld – Scharnitz
Takt: 60' / 120'

S6 Salzburg-Tiroler-Bahn
Wörgl HBF – St. Johann in Tirol – Hochfilzen – Saalfelden
Takt: unregelmäßig


ÖPNV
Ausbau S-Bahnpunkte
Bau von drei neuen Stationen:
Innsbruck Messe, Innsbruck WIFI, Hall-Thaur Industriegebiet
Verlegung von zwei bestehenden Stationen:
Allerheiligenhöfe und Innsbruck-Hötting
Modernisierung des Innsbrucker Westbahnhofes
Kosten von rund € 1,2 Mio.


ÖPNV
Offene „Baustellen"
Dienstleistung / KundInnen
Vertrieb
Tarif
Fahrgastinfo
Angebotsplanung
Anschlusssicherung
Signalbeeinflussung
Strukturen
Einbindung von Städten und Gemeinden in Verbundstrukturen

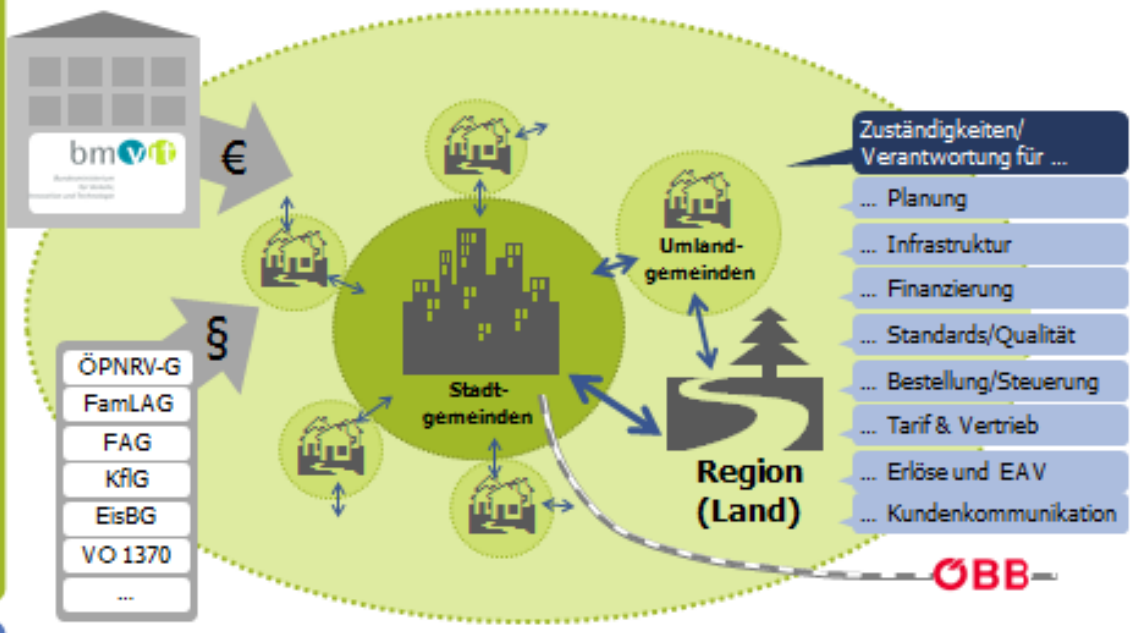

ÖPNV
Resümee
Stadtregionaler ÖV braucht abgestimmte Leistungen und Systeme aber keinen Einheitsbrei.
Vereinheitlichung und Abstimmung darf Innovationen für KundInnen nicht verhindern.
Stadtregionaler ÖV braucht klare Strukturen
für das Zusammenspiel von Ländern, Städten und Gemeinden.
Unterschiedliche Interessen im Stadtregionalen ÖV sind normal –
je besser die Strukturen, umso einfacher der Interessensausgleich.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit!
wir bewegen die stadt.
IVB

Verbesserte Organisation des stadtregionalen öffentlichen Verkehrs: internationale Erfahrungen

Christoph SCHAAFFKAMP, KCW GmbH

Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV
Schnittstellen im stadtregionalen ÖV



3
Christoph Schaaffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

kcw

Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV
Interessante Ansätze für die Organisation des stadtregionalen Verkehrs im In- und Ausland

Ansatz 1	Klare und den Aufgaben angemessene Zuständigkeiten
Ansatz 2	Besser (koordinierte) Steuerung → wirtschaftlicheres Angebot
Ansatz 3	Kundenbedürfnisse stärker ins Zentrum der Betrachtung
Ansatz 4	Zeitgemäßere Organisation von Gemeinschaftstarif und EAV

4
Christoph Schaaffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

kcw

Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV

Interessante Ansätze für die Organisation des stadtregionalen Verkehrs im In- und Ausland

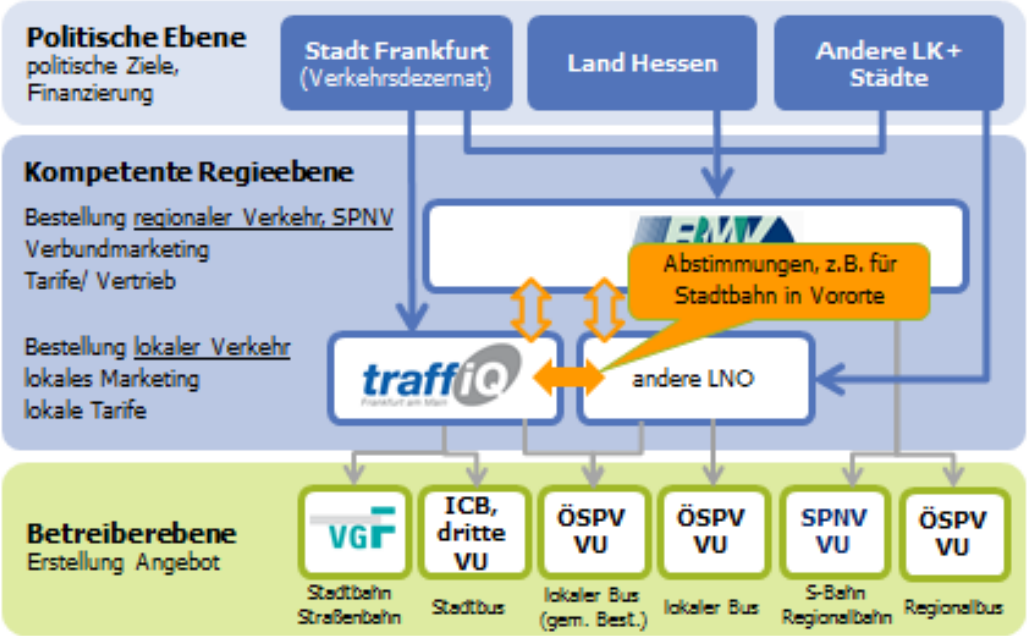
Ansatz 1	Klare und den Aufgaben angemessene Zuständigkeiten
Ansatz 2	Besser (koordinierte) Steuerung → wirtschaftlicheres Angebot
Ansatz 3	Kundenbedürfnisse stärker ins Zentrum der Betrachtung
Ansatz 4	Zeitgemäßere Organisation von Gemeinschaftstarif und EAV

5
Christoph Schaaffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

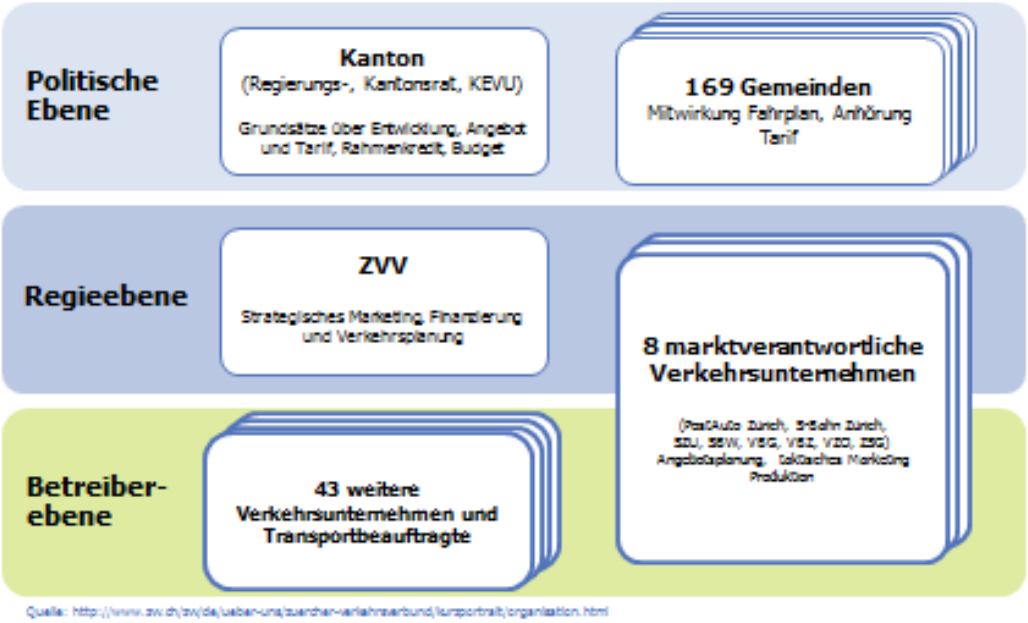
kcw

Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV

Beispiel „Frankfurter Weg": Das Modell im RMV und in Frankfurt am Main



Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV
Beispiel Zürich: Das Modell des ZVV

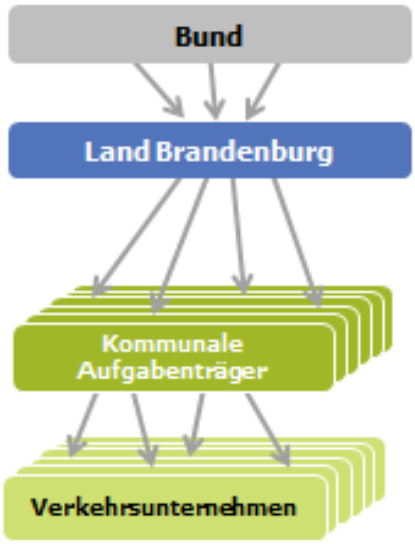


Quelle: http://www.zvv.ch/zvv/de/ueber-uns/zuercher-verkehrsverbund/kurzportrait/organisation.html

Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV
Interessante Ansätze für die Organisation des stadtregionalen Verkehrs im In- und Ausland

Ansatz 1	Klare und den Aufgaben angemessene Zuständigkeiten
Ansatz 2	Besser (koordinierte) Steuerung → wirtschaftlicheres Angebot
Ansatz 3	Kundenbedürfnisse stärker ins Zentrum der Betrachtung
Ansatz 4	Zeitgemäßere Organisation von Gemeinschaftstarif und EAV

Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV
Aufgaben- und Ausgabenverantwortung: Prinzip der ÖPNV-Finanzierungsreform in Brandenburg



Bündelung der verschiedenen Finanzierungskanäle durch das Land

Zuweisung an die Aufgabenträger; Schlüssel zur Verteilung berücksichtigt Struktur, eigenen Mitteleinsatz und Erfolg in Gebieten der Aufgabenträger

Gemeinden und Landkreise sind für die Aufgabe ÖPNV alleine zuständig und verfügen über das gesamte Budget.

Steuerung der VU mittels der jeweils am besten geeigneten Instrumente der EG-VO 1370/2007

10
Christoph Schaaffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

kcw

Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV
Interessante Ansätze für die Organisation des stadtregionalen Verkehrs im In- und Ausland

Ansatz 1	Klare und den Aufgaben angemessene Zuständigkeiten
Ansatz 2	Besser (koordinierte) Steuerung → wirtschaftlicheres Angebot
Ansatz 3	**Kundenbedürfnisse stärker ins Zentrum der Betrachtung**
Ansatz 4	Zeitgemäßere Organisation von Gemeinschaftstarif und EAV

11
Christoph Schaaffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

kcw

Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV

Beispiel: Hamburger Verkehrsverbund (HVV)
Verbundmarke - Verbundkommunikation

Quelle: Hamburger Verkehrsverbund, http://www.hvv.de/uebersuche/presse/fotogalerie/

12
Christoph Schaeffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

kcw

Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV

Kundenkommunikation: Vollständige Integration

13
Christoph Schaeffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

kcw

Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV
Kundenkommunikation: Vollständige Integration

Quelle: Zürcher Verkehrsverbund,
http://www.zvv.ch/zvv/de/ueber-uns/zuercherverkehrsverbund/verdiekampagnen/simticket.html
Fotos: KCW

14
Christoph Schaeffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

kcw

Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV
Kundenkommunikation: Vollständige Integration

Quelle: Zürcher Verkehrsverbund,
http://www.zvv.ch/zvv/de/ueber-uns/zuercherverkehrsverbund/verdiekampagnen/simticket.html
Website: http://www.zvv.ch/zvv/

15
Christoph Schaeffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

kcw

Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV

Interessante Ansätze für die Organisation des stadtregionalen Verkehrs im In- und Ausland

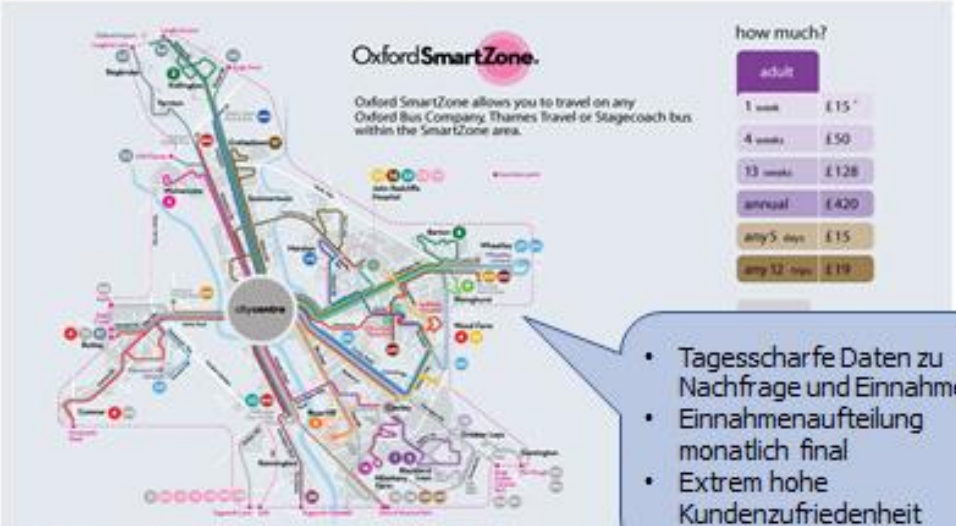
Ansatz 1	Klare und den Aufgaben angemessene Zuständigkeiten
Ansatz 2	Besser (koordinierte) Steuerung → wirtschaftlicheres Angebot
Ansatz 3	Kundenbedürfnisse stärker ins Zentrum der Betrachtung
Ansatz 4	**Zeitgemäßere Organisation von Gemeinschaftstarif und EAV**

16
Christoph Schaaffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

kcw

Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV

Oxford SmartZone: Zeitgemäße Organisation des Gemeinschaftstarifs und der Einnahmenaufteilung



- Tagesscharfe Daten zu Nachfrage und Einnahmen
- Einnahmenaufteilung monatlich final
- Extrem hohe Kundenzufriedenheit

Quelle: https://www.oxfordtkoy.co.uk/smartcard/

17
Christoph Schaaffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

kcw

Fazit: Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV
Diskussionsanstöße ... und eine Anmerkung

Fazit zum Umgang mit den identifizierten Problemen:

- Eine erfolgreiche Organisation des stadtregionaler ÖV rückt die **Kundenbedürfnisse stärker ins Zentrum** der Betrachtung
- **Basis: klare Zuständigkeiten** für die Akteure
- Die Zuständigkeiten für Steuerung und Planung des ÖV erfordern gleichzeitig die **Verantwortung über das gesamte Budget**

Die Themen sind nicht „österreichisch". Es bestehen gute Lösungsansätze → Arbeit für Parlamente in Bund und Land

Anmerkung: Eine gewisse **Komplexität** der ÖPNV-Organisation bleibt, ebenso eine Vielzahl von **Schnittstellen.** Wichtigste Erfolgsfaktoren im Umgang damit sind **Transparenz, Professionalität** und **vertrauensvolle Zusammenarbeit** der Akteure

18
Christoph Schaaffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

kcw

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

19
Christoph Schaaffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

kcw

ergänzende Folie – nur für die Vortragsdokumentation

Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV
Welche Denkansätze finden sich im In- und Ausland? Überblick

Ansatz 1:
Zuständigkeiten für den stadtregionalen ÖV klären

Ansatz 2:
Besser koordinierte Steuerung:
Aufgaben- und Ausgabenverantwortung zusammenführen

Ansatz 3:
Kunden stärker in den Mittelpunkt

Ansatz 4:
Zeitgemäße Organisation des Gemeinschaftstarifs und der Einnahmenaufteilung

20
Christoph Schaaffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

kcw

ergänzende Folie – nur für die Vortragsdokumentation

Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV
Beispielhafte Ansätze im In- und Ausland

Ansatz 1:
Zuständigkeiten für den stadtregionalen ÖV klären

- Lokale Zuständigkeiten für den ÖV durch Gesetz klären (verpflichtend/unter definierten Voraussetzungen/freiwillig)
- Klärung der Zuständigkeitsverläufe lokaler/regionaler ÖV sowie der Mitwirkung/Beteiligung/Abstimmung an Schnittstellen (im Gesetz)
- Möglichkeit zur Schaffung einer geeigneten kompetenten Stelle für die Organisation und Steuerung des stadtregionalen ÖV, z.B.:
  - Bildung einer Stadtregion (Gebietskörperschaft) (→ Region Hannover)
  - Gemeindeverbund (→ Region Braunschweig, PTE (GB); Vorarlberg)
  - von Gemeinden getragene Verkehrskoordinatoren (→ RMV; IVB)
  - gemeinsame Regieorganisation der Gemeinden(→ Hamburg, Zürich)
  - Möglichkeit zur Aufgabendelegation/ Mandatierung

21
Christoph Schaaffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

kcw

ergänzende Folie – nur für die Vortragsdokumentation

Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV
Beispielhafte Ansätze im In- und Ausland

- Zuständigkeiten für den stadtregionalen ÖV klären
- **Ansatz 2: Besser koordinierte Steuerung: Aufgaben- und Ausgabenverantwortung zusammenführen**
  - Zusammenführung als Voraussetzung für Steuerung. Unterschiedliche Finanzierungswege und –quellen für ein und dieselbe Leistung führen dagegen zu Konfliktrisiken und setzen widersprüchliche Anreize
  - Führt zu Verbesserung der Wirtschaftlichkeit (→ D: Regionalisierung; CH: aktuelle Reformdiskussion)
  - Wirtschaftlich sinnvollste Lösung wird bei Bündelung jeweils bei einer zuständigen Stelle für ein konkretes Verkehrsangebot erreicht – kann eine gemeinsame Stelle mehrerer Gemeinden sein
  - Bund und Land: Zuweisung der Mitfinanzierung an die Gemeinden. Soweit gewünscht: Steuerung über Input- oder Erfolgskennziffern? (→ Brandenburg, Agglomerationsfonds CH, LTP in England)
  - Planungssicherheit auch über verlässliche örtliche Finanzierungsquellen (→ CH: Grundversorgung; F: Versement Transport)

22
Christoph Schaaffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

kcw

ergänzende Folie – nur für die Vortragsdokumentation

Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV
Beispielhafte Ansätze im In- und Ausland

- Zuständigkeiten für den stadtregionalen ÖV klären
- Aufgaben- und Ausgabenverantwortung zusammenführen
- **Ansatz 3: KundInnen stärker in den Mittelpunkt**
  - Fahrgäste lieben es, die volle Komplexität der ÖPNV-Organisation auszukosten und diese immer wieder neu zu erlernen … oder?
  - Insbesondere haben sie herausragendes Interesse an geografischen und Zuständigkeits-Grenzen der Gebietskörperschaften … oder?
  - Die Organisationsstruktur und die Kompetenzen der Gemeinden müssen sich (nicht nur, aber stark) an der Bewältigung der tatsächlichen Fahrgast-bedürfnisse orientieren, gerade im stadtregionalen Verkehr: Planung, Angebotsqualität, Tarif, Vertrieb, Kundenkommunikation (→ D, CH: Verkehrsverbünde)
  - Unseres Erachtens: erhebliche Nachfragepotenziale

23
Christoph Schaaffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

kcw

ergänzende Folie – nur für die Vortragsdokumentation

Verbesserte Organisation des stadtregionalen ÖV
Welche Denkansätze finden sich im In- und Ausland?

- Zuständigkeiten für den stadtregionalen ÖV klären!
- Aufgaben- und Ausgabenverantwortung zusammenführen!
- Kunden stärker in den Mittelpunkt!
- **Ansatz 4: Zeitgemäße Organisation des Gemeinschaftstarifs und der Einnahmenaufteilung!**
  - Kunden(nachfrage)- und Erlösorientierung setzen voraus: Transparenz, Abbildung der tatsächlichen Entwicklung von Nachfrage und Erlösen, kurzfristige Ergebnisse (am besten tagesscharf)
  - technische Lösungen sind vorhanden
  - Komplexitätstreiber: Marktforschung und (politische) Entscheidungsprozesse sollten jenseits der Einnahmenaufteilung bewältigt werden.

24
Christoph Schaaffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

kcw

Kontakt und Copyright

Christoph Schaaffkamp
Geschäftsführer

KCW GmbH
Bernburger Str. 27
D-10963 Berlin

Fon: +49 30 4081768-60
Fax: +49 30 4081768-61
Mail: schaaffkamp@kcw-online.de
Web: www.kcw-online.de

© KCW GmbH, 2016.

Eine Vervielfältigung ist nur mit ausdrücklicher Zustimmung und Quellenangabe statthaft. Es gilt das gesprochene Wort.

Zitiervorschlag:

Christoph Schaaffkamp, KCW: Vortrag „Verbesserte Organisation des stadtregionalen öffentlichen Verkehrs: internationale Erfahrungen" im Arbeitskreis „Stadtregionaler Öffentlicher Verkehr" des 66. Österreichischen Städtetags am 9.6.2016, Innsbruck.

25
Christoph Schaaffkamp, Innsbruck, 9 Juni 2016 – © KCW

kcw

ONLINE - UMFRAGE UND WERTUNG VOR ORT

Sie haben zwei Wochen nach dem Städtetag (24.6.2016) die Gelegenheit, sich an einer Online-Befragung zu den wesentlichsten Fragestellungen hinsichtlich des Regelungs- und Änderungsbedarfs im Bereich des stadtregionalen öffentlichen Verkehrs zu beteiligen.

Der Link zu Umfrage lautet wie folgt:

http://www.staedtebund.gv.at/umfragen/OEPNRV2016.html

Beim Städtetag-Arbeitskreis selbst soll es Gelegenheit geben, Wertungen zu zentralen Fragestellungen abzugeben und Fragen an die ReferentInnen und StudienautorInnen zu richten.

Ihre Rückmeldungen fließen in die laufenden Studien zum stadtregionalen öffentlichen Verkehr ein.

Themenbereiche der Umfrage

1. **Mitgestaltungsmöglichkeiten der Gemeinden im stadtregionalen ÖPNV**
2. **Planung und Steuerung von Stadtgrenzen übergreifenden Öffentlichen Verkehren**
3. **Finanzierung von Stadtgrenzen übergreifenden Öffentlichen Verkehren**
4. **Rechtliche Rahmenbedingungen – Strategie, Struktur, Organisation**

Mitgestaltungsmöglichkeiten der Gemeinden im stadtregionalen ÖPNV

Fokus:

Status quo derzeitiger Zusammenarbeit und Mitgestaltungsmöglichkeiten der Städte und Gemeinden und Optimierungspotenziale

1. Gibt es eine **regelmäßige, Abstimmung** zwischen Verkehrsverbund, Stadt, Umlandgemeinden und Land betreffend den stadtregionalen ÖV? Ja/Nein?

2. Handelt es sich um eine **institutionalisierte** Form der Zusammenarbeit? Ja/Nein?

3. Fußt diese Kooperation auf einer **rechtlichen Grundlage**? Ja/Nein?

4. Wie **verbindlich sind die Abstimmungen**? Wie finden sie die Ergebnisse dieser Abstimmungen in der Umsetzung wieder?

5. Welche **Teilbereiche** sind von der Stadtregionalen Abstimmung umfasst:

    a. Produktgestaltung (Einfluss auf Ausmaß und Art der verkehrlichen Erschließung bzw. Haltestellenfestsetzung, technische bzw. verkehrsorganisatorische Fragestellungen - wie z.B. Haltestellen- oder Lichtsignalanlagengestaltung,…)
    b. Tarif
    c. Vertrieb
    d. Kundenkommunikation

6. Wäre eine **institutionalisierte Zusammenarbeit** wünschenswert? Ja/Nein?

7. Wie **zufrieden sind Sie mit den bestehenden Kommunikationsflüssen** bzw. den derzeitigen Mitgestaltungsmöglichkeiten?

8. In welchen Bereichen wäre Ihre Gemeinde gerne bereit, **verstärkt Verantwortung zu übernehmen und Aktivitäten zu setzen**?
    a. Wäre davon auch die Bereitschaft zu finanziellen Zuzahlungen zum stadtregionalen ÖV umfasst? Ja/Nein?
    b. Ist Mirko-ÖV (Anrufsammeltaxis, Rufbusse) für Ihre Stadt ein Thema? Ja/nein?
    c. Wären Maßnahmen zur Unterstützung der Multimodalität bzw. Kombinierten Mobilität seitens Ihrer Gemeinde denkbar (Radabstellanlagen, Car-Sharing-Angebote, Park&Ride-Anlagen, kombinierte Marketingaktionen,…)? Ja/Nein?

Ihre Notizen

Planung und Steuerung von Stadtgrenzen übergreifenden Öffentlichen Verkehren

Fokus:

Kritische Betrachtung des Ablaufs des Planungs- und Steuerungsprozesses und Optimierungspotenziale

Wer hat in Ihrer Stadtregion die Kompetenzen zu folgenden Aspekten des Stadtgrenzen überschreitenden öffentlichen Verkehrs inne:

Planung

1. Wer ist für die **Abstimmung bzw. Neuplanung** der Stadtgrenzen überschreitenden Linien mit dem Netz der Kernstadt bzw. dem ÖV der Umlandgemeinden und dem Fahrplan des lokal tätigen Eisenbahnunternehmens **verantwortlich?**

Organisation

2. Wer ist verantwortlich für die Steuerung und Organisation des Stadtgrenzen überschreitenden Öffentlichen Verkehrs?

Steuerung

3. Welche Institution/en steuert/en den Stadtgrenzen überschreitenden öffentlichen Verkehr?

Finanzierung

4. Welche Institution(en) zahlt/zahlen für den Stadtgrenzen überschreitenden öffentlichen Verkehr?
5. Welche Institution(en) bestellen Stadtgrenzen überschreitende Verkehre?

6. Ist diese **Kompetenzaufteilung** (Planung, Organisation, Steuerung, Finanzierung) aus Ihrer Sicht **sachgerecht, konsistent und widerspruchsfrei** geregelt? Ja/Nein?

7. Sind die **derzeitigen Finanzierungsströme** im Geflecht zwischen Bund, Ländern, Gemeinden und Verkehrsunternehmen zur Finanzierung des Stadtgrenzen überschreitenden Verkehrs aus Ihrer Sicht **zweckmäßig**? Ja/Nein?

8. Sind **die Kompetenzen für Organisation und Steuerung** des stadtregionalen **ÖPNRV konsistent mit den Möglichkeiten und Kompetenzen der Finanzierung** des stadtregionalen öffentlichen Verkehrs verbunden? Ja/Nein?

9. Welcher Verbesserungsbedarf wird konkret gesehen?

10. Wie gestalten sich die **Abläufe zur Entscheidung über Investitionen** und Angebotsentwicklung im stadtregionalen Verkehr heute? Wer ist beteiligt und wer entscheidet? Worin werden Verbesserungspotenziale gesehen?

11. Gibt es – bzw. gab es - **Probleme bei der Planung** des Stadtgrenzen überschreitenden Öffentlichen Verkehrs? Ja/Nein?

12. Was sind bzw. waren die zentralen **Knackpunkte** bzw. Konfliktfragen?

13. Sind den Linienverkehr **ergänzende Mikro-ÖV-Angebote** (z.B. Anruf-Sammeltaxis, Rufbusse und Gemeindebusse) für Ihre Stadt – in Randgebieten bzw. im Stadtgrenzen überschreitenden ÖV – relevant? Ja/Nein?

14. Wären bzw. sind **Angebote im Bereich der Multimodalität** (Park and Ride, Radabstellanlagen, Radboxen, Car-Sharing-Angebote) für Ihrer Stadt eine denkbare Option? Ja/Nein?

Ihre Notizen

Finanzierung von Stadtgrenzen übergreifenden Öffentlichen Verkehren

Fokus:

Bestehende Hindernisse einer Finanzierung und neue gemeinsame Finanzierungsmöglichkeiten von Städten und Umlandgemeinden

1. Steht für den **städtischen öffentlichen Verkehr** in Ihrer Gemeinde mindestens mittelfristig ein ausreichendes Budget für **Betrieb und Investitionen** verlässlich zur Verfügung ?
2. Steht für den **Stadtgrenzen überschreitenden öffentlichen Verkehr** in Ihrer Gemeinde mindestens mittelfristig ein **ausreichendes Budget für Betrieb und Investitionen** verlässlich zur Verfügung ?
3. Steht auch dann **noch ausreichend Budget** zur Verfügung, wenn aufgrund der Verpflichtungen der Republik Österreich zur **CO^2-Minderung** für den Sektor Verkehr der ÖV in den Stadtregionen einen **signifikant höheren Marktanteil** erreichen muss oder technologische Schritte zügig umgesetzt werden müssen (v.a. Umstellung auf elektrische Antriebe)? Ja/Nein?
4. Beurteilen Sie die **gegenwärtige Finanzierungsstruktur** im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit des ÖPNRV als hinreichend effektiv? Ja/Nein?
5. Sollte künftig **eine Bündelung der Finanzierung** auf der Ebene derjenigen Gebietskörperschaft erfolgen, die die Verantwortung für den jeweiligen Verkehr trägt? Ja/Nein?
6. Wie gestalten sich die **Abläufe zur Entscheidung über Investitionen** und Angebotsentwicklung im stadtregionalen Verkehr heute (Wer ist beteiligt und wer entscheidet, worin werden Verbesserungspotenziale gesehen)?
7. Ist **die derzeitige Kompetenzaufteilung** (Planung, Organisation, Steuerung, Finanzierung) aus Ihrer Sicht sachgerecht, konsistent und widerspruchsfrei geregelt? Ja/Nein?
8. Sind die **derzeitigen Finanzierungsströme** im Geflecht zwischen Bund, Ländern, Gemeinden und Verkehrsunternehmen zur Finanzierung des Stadtgrenzen überschreitenden Verkehrs aus Ihrer Sicht **zweckmäßig**? Ja/Nein?
9. Sind die **Kompetenzen** für Organisation und Steuerung des stadtregionalen ÖPNRV **konsistent mit den Möglichkeiten und Kompetenzen der Finanzierung** des stadtregionalen öffentlichen Verkehrs verbunden? Ja/Nein?
10. Welcher Verbesserungsbedarf hinsichtlich einer stärkeren Verzahnung von Finanzierungs- und Steuerungsverantwortung wird konkret gesehen?
11. Welches Potential (in Prozent der Gesamtkosten) sehen Sie im Bereich einer **dauerhaften Marktfinanzierung (Nutzerfinanzierung)** im Bereich des ÖV?

12. Sind **Finanzierungsbeiträge von Umlandgemeinden** eine realistische Option? Ja/Nein?

13. Wäre es für Ihre Stadt interessant, für große Verkehrserreger (EKZs) eine **Verkehrsanschlussabgabe** (gem. §§ 32 bis 37 ÖPNRV-G 1999) einzuführen, wenn diese im stadtregionalen Verband erfolgt (daher wenn alle Gemeinden einer Stadtregion diese einheben)? Ja/Nein?

Ihre Notizen

Rechtliche Rahmenbedingungen – Strategie, Struktur, Organisation

Fokus:

Definition des rechtlichen Anpassungsbedarfs und des erforderlichen Prozesses

1. **Welche Zuständigkeiten** sollten Städte und Gemeinden im ÖPNRV haben? Bitte kreuzen Sie an:
   - Keine rechtliche Aufgabenträgerschaft
   - Aufgabenträger qua Gesetz
   - Aufgabenträgerschaft auf Verlangen (z.B. wenn eine kleinere Stadtgemeinde den ÖPNRV selbst gestalten will, Prüfung der Übertragung von bestimmten Kompetenzen auf Antrag)

2. Welche **Kompetenzen sollten Städte in Bezug auf den in ihr Gebiet hineinführenden regionalen und Vororte-Verkehr haben**?

3. Wer sollte in Hinblick auf die regionalen und ins Stadtgebiet hineinführenden Vororte-Verkehre als **Aufgabenträger** im Gesetz genannt werden? Bitte kreuzen Sie an:

   a. Stadt

   b. Gemeindeverband

   c. Verkehrsverbund

   d. Stadt + Verkehrsverbund bzw. Stadt + Gemeindeverband gemeinsam

4. Nach welchen **Kriterien sollte die Entscheidung über die Aufgabenträgerschaft** erfolgen, wenn die Stadt und der Verkehrsverbund bzw. die Stadt und der Gemeindeverband gemeinsam diese wahrnehmen sollen?

5. Welche der folgenden **Punkte sollen von der Zuständigkeit (Aufgabenträgerschaft) umfasst** sein, damit die Aufgabenträger in die Lage versetzt werden, ihre Aufgaben tatsächlich wahrzunehmen (Planung, Möglichkeiten zur individuellen oder gemeinsamen Ausgestaltung ihrer Organisation und Steuerung, Finanzierung, Tarif, Abstimmungsrechte und -pflichten)?

6. **Welche Rolle sollten die Städte und Gemeinden in den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften** haben? Bitte kreuzen Sie an:

   a. alleinige Gesellschafter

   b. Gesellschafter neben dem Bundesland

   c. lediglich Mitglied in einem Beirat

   d. keine institutionelle Beteiligung, aber Transparenzrechte, Widerspruchsrechte und/oder Abstimmungspflichten)

7. Können durch eine klar deklarierte Rolle der Städte im Bereich der Verkehrsverbundorganisationen derzeitige Doppelgleisigkeiten reduziert werden? Ja/Nein?

8. Wie wird sichergestellt, dass die **Aufgabenträger über die erforderlichen Budgets verfügen und darüber entscheiden** können? Wie wird dafür gesorgt, dass ausreichende Planungssicherheit in Bezug auf die erforderlichen Zeiträume für die Amortisation von Investitionen besteht?

Ihre Notizen

POSITIONSPAPIER des Österreichischen Städtebundes

Positionspapier des Städtebundes zum bundesweiten Handlungsbedarf im Bereich des städtischen/stadtregionalen ÖPNV

Begründung des bundesweiten Handlungsbedarfs im Bereich des städtischen/stadtregionalen Verkehrs

- EU: Weißbuch Verkehr 2011, Aktionsplan urbane Mobilität 2009 -> Beitrag des städtischen Verkehrs zur Erreichung der Ziele im Klimawandel, Wettbewerb, Inklusion
- Gemäß Art. 10 des Bundes-Verfassungsgesetzes ist das Verkehrswesen, sowie „Maßnahmen zur Abwehr von gefährlichen Belastungen der Umwelt, die durch Überschreiten der Immissionsgrenzwerten entstehen“ in Österreich in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache.
- Es gibt gemäß § 2 Klimaschutzgesetz eine gemeinsame Kompetenz von Bund und Ländern zu Maßnahmen, die „ eine messbare, berichtbare und überprüfbare Verringerung von Treibhausgasemissionen oder Verstärkung von Kohlenstoffsenken zur Folge haben, die in der österreichischen Treibhausgasinventur gemäß den geltenden völkerrechtlichen und unionsrechtlichen Berichtspflichten abgebildet werden.“.
- Der Gesamtverkehrsplan – Ziele:
    - Mobilität sozialer gestalten (Leistbarkeit gewährleisten, Raumplanung koordinieren, Qualität im ÖV verbessern, Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigen, Barrieren abbauen)
    - Verkehr sicherer machen (Straßenverkehr, Flugverkehr, Gefahrgut)
    - Verkehr umweltfreundlicher machen (Klimaschutzziele umsetzen, Luftschadstoffe deutlich reduzieren, Schutz vor Verkehrslärm)
    - Verkehr effizienter organisieren (System optimieren – Kalkulierbarkeit, Transparenz erhöhen; Ressourcen besser nutzen – Energie effizient einsetzen, Flächen sinnvoll planen)

  Um die Ziele des GVP zu erreichen muss eine Umsetzung auf lokaler Ebene erfolgen. Immerhin finden 27% der Gesamtfahrleistungen in Österreich im urbanen Raum statt und sind dort für 33% der CO^2-Emissionen des Inlandverkehrs verantwortlich. Dennoch widmet der GVP dem städtischen Verkehr abseits der ÖBB lediglich eine Seite. Der Beitrag der Städte zur Umsetzung des GVP – insbesondere hinsichtlich der Entkarbonisierung des Verkehrs - sollte jedenfalls dargestellt werden –zumal man hier auf Erfolge verweisen kann. So sind die CO^2-Verkehrsemissionen aus dem urbanen Bereich an den gesamten bundesweiten CO^2-Emissionen aus dem Verkehrsbereich durch intensive Bemühungen der Städte von 39% (1990) auf 33% (2012) zurückgegangen (Zahlen: Umweltbundesamt).

Strategische Anliegen der Städte

Im „Handbuch Öffentlicher Verkehr“ herausgegeben 2009 von der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft werden auf Seite 272 die wesentlichen Säulen eines „Neustarts für den ÖV“ genannt:

- *Politisch festgelegte Ziele: Wer nicht weiß, was er will, weiß nicht, wie er es am besten bekommt. Es gibt (im Unterschied zur Schweiz) keine politische Zielbestimmung, was Öffentlicher Verkehr leisten soll und wer die Kosten und Lasten dafür tragen soll. So gibt es zu den fehlenden Zielen auch keine eindeutige Adressaten*
- *Strategie: Ein leistungsfähiger Öffentlicher Verkehr kann nicht mit einem Fleckerlteppich an Plänen, Konzepten und Finanzierungen erzielt werden. Eine Übergeordnete Strategie muss österreichweit fest stehen, längerfristig verfolgt und entwickelt werden und international in den Zentralraum Europa eingebettet sein.*
- *Struktur: Öffentlicher Verkehr muss übergreifend zwischen den Gebietskörperschaften organisiert werden, und zwar so dezentral wie möglich, aber so zentral wie nötig. Eine genaue Festlegung der Koordinationsprozesse (für die Kooperation) und der Schnittstellen (für die Abgrenzung) der Aufgabenträger ist notwendig.*

Initiativen in Richtung der hier skizzierten drei Säulen politische Ziele, Strategie und Struktur werden vom Österreichischen Städtebund voll und ganz unterstützt

Im Gefüge „Öffentlicher Verkehr“ kommt den Städten ein nicht unwesentlicher Part zu. Das gegenständliche Positionspapier des Städtebundes wird sich daher vor allem auf die Bereiche „Struktur“ und „Strategie“ beziehen und hier wiederum auf Teilbereiche, wo Änderungen aus Sicht der die Städte relevant erscheinen. Nichts desto trotz soll die Notwendigkeit eines „Neustarts für den ÖV“ wie von der ÖVG gefordert an dieser Stelle aus Sicht der Städte nochmals unterstrichen werden.

Die Städte sind Aufgabenträger im ÖPNV. Gerade in den Städten als Ballungszentren besteht auf Grund der Konzentration der Verkehrsnachfrage und den damit verbundenen negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs (zunehmende Beeinträchtigung der Lebens- und Standortqualität, Überschreitung von umweltrelevanten Grenzwerten, Konflikte in der Nutzung der vorhandenen Verkehrsräume, etc.) der größte Handlungsbedarf zur Lösung von Verkehrsproblemen sowie zur Verlagerung von Verkehrsmittelanteilen vom motorisierten Individualverkehr zu den Verkehrsarten des Umweltverbundes und damit auch zum Öffentlichen Verkehr. Die Städte finanzieren, bestellen und betreiben öffentlichen Verkehr auf ihrem Hoheitsgebiet. Aus dieser Position heraus erscheint eine organisatorische und strukturelle Einbindung der Städte ähnlich jener der Länder (inkl. der Verkehrsverbundorganisationen) zweckmäßig.

Die folgenden Anliegen (1-7) bauen teilweise aufeinander auf und hängen voneinander ab (z.B. Rollenfestlegung <–> Schnittstellen <–> Kompetenzen <-> Finanzierung). Daher macht eine Realisierung nur eines Teilbereiches zwar für sich genommen Sinn, entfaltet seine volle Wirkung jedoch erst durch die Realisierung der übrigen Anliegen.

1. **Verbindliche Rollenfestlegung der Städte als Aufgabenträger durch entsprechende Definitionen im ÖPNRV-G (§§ 11, 13 und 30a) und KflG (§37)**

   Die Städte tragen – entweder direkt aus dem Budget oder über Leistungen kommunaler Dienstleistungskonzerne, oft genug auch in einer Kombination beider Finanzierungsströme – die Hauptlast der Finanzierung der Stadtverkehre und sind somit zweifellos wichtige Aufgabenträger im ÖPNV im Sinne der Verordnung 1370/2007/EG über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (PSO-Verordnung). Vor diesem Hintergrund bleibt unverständlich, dass im ÖPNRV-G an den vagen Formulierungen der §§ 11 und 13 festgehalten wird, die pauschal die „Länder und Gemeinden" als Aufgabenträger bezeichnen, aber nicht räumlich und nach Verkehrsarten differenzieren und damit Klarheit schaffen, welche Gebietskörperschaften „zuständige örtliche Behörden" iSd Begriffsbestimmungen des Art 2 lit c der VO 1370/07 sind und entsprechend „befugt" sind, in den Markt einzugreifen.

   Wichtig ist deshalb, künftig die **Aufgabenträgerschaft der Städte** sowohl im ÖPNRV-G (§§11, 13 und 30a) als auch im KflG (§ 37) umfassend zu berücksichtigen.

2. **Klärung des Verhältnisses der Städte zu den übrigen Aufgabenträgern, insbesondere den Ländern (inkl. Verkehrs-verbundorganisationsgesellschaften): klare Regelung zu Schnittstellen, Aufgabenteilung zwischen den „zuständigen Behörden" laut PSO – sowie zwischen den Aufgabenträgern und den Aufsichtsbehörden**

3. **Verankerung der Mitsprache-, Gestaltungs- und Entscheidungsmöglichkeit der Städte bei sie betreffenden Regionalverkehrsplanungen, Berücksichtigung der Planungsinteressen der Städte im Zuge der Vergabe von Konzessionen und Leistungen**

   Abstimmungen zu Verkehrsangebot und Finanzierung erfolgen zwischen Ländern und Städten (abgesehen vom Best Practice „Verkehrsverbund Ostregion") bislang maximal auf der Basis von „good will" nicht aber auf gesetzlicher Grundlage und daher nicht auf Augenhöhe. Gerade die großen Städte (Ballungszentren) betreiben selbst zum Teil intensive Planungen im Bereich des ÖPNV bzw. auch eigene Verkehrs-unternehmen. Allerdings existieren die Städte laut § 37 KflG aber de facto nicht als Aufgabenträger (Planer, Besteller). Sie verbleiben vielmehr weiterhin im rechtsfreien Raum mit der einzigen Option, über den Umweg der Landesverkehrsplanung ihre Aufgaben nicht klar geregelt, österreichweit sehr unterschiedlich und letztendlich ohne rechtliche Ansprüche erfüllen zu können.

Der Städtebund fordert daher in **§ 37 Abs. 3 KflG** eine Bestimmung, welche die Aufsichtsbehörden verpflichtet, neben den Zielen der Bundes- und Landesverkehrsplanung auch die **konkreten Ziele der städtischen Planungen zu berücksichtigen** und die Städte in die Planungen frühzeitig einzubeziehen.

4. Rahmenbedingungen für die ÖV- Leistungserbringung in funktionalen, stadtregionalen Räumen festlegen,

Die Stadt-Umland-Regionen der österreichischen Ballungsräume verzeichnen die dynamischste demografische Entwicklung. Wien und Graz wuchsen im Zeitraum 2003-2013 um ca. 10%. Bis 2025 wird z.B. in Wien und Linz laut ÖIR (Österreichisches Institut für Raumplanung) ein Zuwachs an EinpendlerInnen von 50% prognostiziert. Die EinpendlerInnen tragen somit in zunehmendem Maße zum erhöhten innerstädtischen (ÖV)-Verkehrsaufkommen bei. Hier erbringen gerade die großen Städte eine zentralörtliche Leistung für die gesamte Region – ohne entsprechende finanzielle Abgeltung.

Die Siedlungsentwicklung im „Speckgürtel“ erfolgte aufgrund der dort erhöhten Grundstückspreise nicht ausschließlich entlang der Bahnachsen, sondern oftmals in den Räumen zwischen den radialen Bahnachsen. Eine Erschließung dieser Stadtrandbereiche kann daher einfacher, flexibler und kostengünstiger durch städtische Busse bzw. Erweiterungen des Straßenbahnnetzes erfolgen (als durch neue Bahntrassen). Daher planen und bauen derzeit Städte wie Linz, Salzburg, Innsbruck Erweiterungen des städtischen ÖV-Netzes in die Region und stoßen dabei bundesweit auf ähnliche Probleme: Konflikte betreffend Finanzierungsschlüssel (Stadt / Umlandgemeinden / Land), Mangel an klar definierten Projektprozesse, Fehlen klarer Entscheidungsstrukturen und – mechanismen – und das obwohl in der PSO-Verordnung Art. 5 Abs. 2 im Zusammenhang mit der Leistungserbringung im ÖV auch die Rede davon ist, diese auch durch „einer Gruppe von Behörden“ bewerkstelligen zu können.

Daher erscheint es zweckmäßig, zu ermitteln, wie optimale Rahmenbedingungen für die Organisation, Finanzierung und Struktur Stadtgrenzen überschreitender ÖV-Leistungen (erbracht durch städtische Verkehrsunternehmen) aussehen könnten und – sofern es zweckmäßig erscheint - diese Rahmenbedingungen gegebenenfalls auch bundesweit einheitlich festzulegen.

Der Städtebund fordert die Definition optimaler Rahmenbedingungen (strukturell, finanziell, rechtlich, organisatorisch) für die Erbringung von Stadtgrenzen überschreitenden ÖV-Verkehrsleistungen (durch städtische Verkehrsunternehmen).

5. Entwicklung von Anreizinstrumentarien zur Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften in funktionalen Stadtregionen im Bereich Verkehr und Raumordnung und gesetzliche Verankerung derselben.

Internationale Beispiele (Schweiz, Deutschland) zeigen, dass die stadtregionale Zusammenarbeit funktioniert, wenn finanzielle Anreize die Gebietskörperschaften zur Abstimmung Ihrer Planungen und Vorhaben anhalten.
Der Schweizer „Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstraßennetz sowie Hauptstraßen in Berggebieten und Randregionen“ funktioniert nach dieser Logik. Auf Grundlage von „Agglomerationsprogrammen“ werden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen im Rahmen des Infrastrukturfonds gewährt. Agglomerationsprogramme sind von den Gebietskörperschaften einer Stadtregion (Kantone, Gemeinde, eigene Trägerschaften) gemeinsam zu erstellen und zeigen auf, wie die künftige Siedlungsentwicklung mit den Verkehrsinfrastrukturen abgestimmt werden soll und welche Maßnahmen dazu nötig sind. Nach Prüfung der Agglomerationsprogramme werden Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und Kantonen/Trägerschaften abgeschlossen. Darin sind Beitragszahlungen (Bund), sowie Maßnahmen (Agglomerationsträgerschaft) geregelt. Ist eine Maßnahme bau- und finanzreif wir eine Finanzierungsvereinbarung zwischen Agglomerationen (der Kanton) und dem Bund (zuständiges Amt) abgeschlossen. Die Etablierung von „sustainable urban mobility plans“ (SUMP) wird auch seitens der EU als Grundlage zur Steuerung funktionaler Stadtregionen (FUA – functional urban areas) ohne Rücksicht auf Verwaltungsgrenzen gefordert.

Der Städtebund regt daher an, einen Prozess aufzusetzen, der abklären soll, wie ein Anreiz basiertes stadtregionales Steuerungssystem für die Bereiche Raumordnung und Verkehr nach Schweizer Vorbild („ÖPNV-Stadtregionsfonds“) in Österreich implementiert werden könnte.
Siehe dazu auch Anhang IV, vgl. KDZ-Studie: "ÖPNV-Finanzierung in Österreichs Städten - Aktuelle Finanzierung und neue Steuerungs- und Finanzierungsmodelle", Wien, 2013

6. Transparenz - Finanzierungströme darstellen (und entflechten)

Derzeit ist nicht klar, wer (Verkehrsverbund, Land, Stadt, Bund) für welche Leistungen im städtischen ÖV zahlt. Die bestehende organisatorische und finanzielle Struktur des ÖPNV in Österreich ist zudem komplex, unübersichtlich und länderweise unterschiedlich. Vor dem Hintergrund der Transparenzpflichten der PSO-Verordnung und der anstehenden FAG-Verhandlungen ab Juni 2015 erscheinen Anstrengungen in Richtung mehr Transparenz und Entflechtung der Zahlungsströme zweckmäßig. Auch der Rechnungshof bemängelt die mangelnde Transparenz im Bereich der Zahlungsströme in seinem Bericht der Reihe SALZBURG 2014/4, „Verkehrsverbünde: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung in Kärnten und Salzburg“ (s. Anhang I). Die Fördervergabe bei Sonderförderungen der Länder und des Bundes (KLI.EN) im Verkehrsbereich erfolgt derzeit aufgrund unterschiedlicher, vielfach komplett intransparenter Kriterien. Die Städte würden an Planungssicherheit gewinnen, wenn es hier transparente, einheitliche Vergabekriterien nach dem Beispiel der Standardisierten Bewertung in Deutschland oder der Vergabekriterien des Schweizer Agglomerationsfonds geben würde.

Im Rahmen einer **gesamthaften Erhebung der Zahlungsströme im ÖPNV** wie sie für die Länder Salzburg und Kärnten vom RH bereits durchgeführt wurde, derzeit auch für das Land Oberösterreich ausgearbeitet wird und nach Ansicht des Rechnungshofes für das ganze Bundesgebiet erforderlich wäre, sollen auch die Zahlungsströme der **ÖPNV-Leistungen der Städte** mit betrachtet werden.

Eine inhaltliche Zusammenarbeit mit dem BMVIT, den Ländern und der IGV wäre wünschenswert. So gibt es detailliertere Betrachtungen der ÖPNV-Ausgaben nach Gemeindegrößen nur auf Landesebene. Auch erfolgt die Verbuchung von ÖPNV-Leistungen in den Gemeinderechnungsabschlüssen uneinheitlich. Eine Rückkopplung mit der ÖPNV-Ausgabenstatistik der Länder und der Verkehrsverbünde erscheint daher jedenfalls zweckmäßig.
Der Städtebund unterstützt Bestrebungen, die **Fördervergabe im Bereich des ÖPNV nach einheitlichen, transparenten Kriterien auszurichten**.

7. **Finanzrahmen für den ÖPNV reservieren, der Planungssicherheit schafft und zentralörtliche Leistungen abgilt.**

Der derzeitige Finanzausgleich berücksichtigt die hohe Aufgabenbelastung vor allem der großen Städte im Bereich des städtischen ÖPNV nicht, die hier **zentralörtliche Leistungen für die gesamte Region erbringen**. Geben kleinere Gemeinden (weniger als 10.000 EW) ca. 5 € oder weniger p.P. für den ÖV aus, so wächst der Zuschussbedarf mit der Größe der Stadt auf bis zu 50 € pro Kopf bei Gemeinden mit mehr als 50.000 EW. Ein entsprechender Lastenausgleich bleibt aus. Eine **Zweckbindung von Steuern** für den städtischen ÖV existiert nicht.

Die Mittel aus der Mineralölsteuer verbleiben meist im Budget der Länder und erreichen kaum die Städte (Ausnahme: Tirol). Die im FAG-Mittel in der Höhe von 79 Mio. € für alle Gemeinden für den ÖV sind nicht mehr als ein Tropfen auf den heißen Stein. Viele ÖV-Leistungen werden nicht durch die Städte selbst erbracht, sondern durch ausgelagerte Gesellschaften. Eine wiederholte Analyse des KDZ über 14 der 18 Städte mit mehr als 30.000 EW belegt, dass **die Ausgaben dynamischer wachsen als die Einnahmen.** Daher ist auch der **Zuschussbedarf** – also die **Nettobelastung** der Städte für den öffentlichen Verkehr auf **181 Mio.** Euro im Jahr 2012 angewachsen ist. Das entspricht einer **Steigerung um 46% gegenüber 2006**.

Wir haben es hier mit dem besorgniserregendem Fall zu tun, dass die Schere zwischen Einnahmen und Ausgaben dramatisch aufgeht. Dazu kommt ein als beträchtlicher Investitionsstau v.a. in Städten mit kostenintensiver Infrastruktur. Jedenfalls sind die Städte bei der Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs schon lange an ihre Grenzen gestoßen (weitere Analyseergebnisse, siehe Anhang II).

In Anlehnung an die Empfehlung des Rechnungshofberichts (2014/11*)*, wonach der Bereich Transfers für den öffentlichen Personennahverkehr in eine Arbeits-gruppe „Grundsätzliche Reform des Finanzausgleichs“ eingebracht werden solle, gilt es, im Zuge der Vorbereitungen der Verhandlungen zum FAG gemeinsam zu überlegen, wie ein **finanzieller Rahmen für den Öffentlichen Verkehr geschaffen werden könnte, der Planungssicherheit** schafft. Vor allem sollte und auch die zentralörtlichen Leistungen, die die Städte mit dem öffentlichen Verkehr für die gesamte Region erbringen, würdigt und entsprechend abgilt.

In Hinblick auf Bestrebungen zur Einführung einer **flächendeckenden Maut für Fahrzeuge > 3,5t** soll sichergestellt werden, dass ein Teil der Einnahmen **zweckgebunden für den städtischen öffentlichen Verkehr** verwendet werden. Der Städtebund ersucht um Unterstützung dieses Anliegens und bietet sich in den weiteren Verhandlungen dazu als Ansprechpartner der Städte gegenüber Bund und Ländern an.

Das BMVIT und die Länder werden ersucht, das Thema **Öffentlicher Verkehr im der Finanzausgleichsverhandlungen** gegenüber den jeweiligen Finanzbeauftragten entsprechend zu platzieren. Eine inhaltliche, strategische und letztlich politische Zusammenarbeit mit dem Städtebund wird hierbei angeboten.

Anhang I

Bericht des Bundesrechnungshofes der Reihe SALZBURG 2014/4, „Verkehrsverbünde: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung in Kärnten und Salzburg“ in Auszügen

21.1
(1) Die Gebietskörperschaften Bund, Länder und Gemeinden trugen in ihrer Rolle als Aufgabenträger in unterschiedlichem Ausmaß zur Finanzierung des ÖPNRV bei. ***Jeder dieser Aufgabenträger sah sich in der Regel nur für seine eigenen finanziellen Beiträge verantwortlich....***

(2) .... Der RH hatte bereits anlässlich seiner Prüfung betreffend die Evaluierung des ÖPNRV–G kritisch aufgezeigt, dass ein ***österreichweiter Überblick über Höhe, Verwendung und Nutzen der im ÖPNRV eingesetzten öffentlichen Mittel fehlte****.*

(3) Das BMVIT beauftragte in den ***Jahren 2007/2008 ein externes Beratungsunternehmen*** *mit methodischen Vorarbeiten für* ***ein ÖPNRV–Monitoring. Es sollte österreichweit für den ÖPNRV die Funktionen Beobachtung, Frühwarnung, Steuerung und Vergleich erfüllen und notwendige verkehrspolitische Entscheidungen auf eine sachliche sowie nachvollziehbare Basis stellen.*** *Ziel war letztendlich die Steigerung der Wirkungen des Einsatzes öffentlicher Mittel. Bis zur Zeit der Gebarungsüberprüfung wurde das ÖPNRV–Monitoring nicht realisiert, ..*

21.2
...Er (Der RH) kritisierte weiters, dass bislang eine ***österreichweite, strukturierte Erfassung wesentlicher ÖPNRV–Daten (wie z.B. Einsatz öffentlicher Mittel, Beiträge der Fahrgäste, Verkehrsangebot, Fahrgastentwicklung etc.) unterblieb.*** *Damit fehlten wesentliche Voraussetzungen, um den Einsatz öffentlicher Mittel auf Ebene aller Gebietskörperschaften effizient und wirkungsorientiert zu steuern.*

Der RH empfahl dem BMVIT, die begonnenen Bemühungen fortzusetzen und in Zusammenarbeit mit den Ämtern der Landesregierung bzw. den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften ***ein — einheitlich strukturiertes — Erfassungs– und Meldesystem zu wesentlichen Finanzierungs– und Leistungsdaten im ÖPNRV einzurichten****. Ziel wäre die Schaffung eines österreichweiten Überblicks über Höhe, Verwendung und erzielte Wirkungen der für den ÖPNRV eingesetzten öffentlichen Mittel, um notwendige verkehrspolitische Entscheidungen auf eine sachliche, nachvollziehbare Basis zu stellen. Dazu wären:*
– Umfang, Methodik und Indikatoren der zu meldenden Daten verbindlich festzulegen (etwa durch Beschluss der Landesverkehrsreferenten) und
– die Einrichtung von geeigneten Meldestellen und der notwendigen Meldungen/Berichtspflichten etwa in einer Novelle des ÖPNRV–G gesetzlich zu verankern.

(5) Der ***Bundesvoranschlag 2013 hielt fest, dass der Bereich Transfers für den öffentlichen Personennahverkehr in eine Arbeitsgruppe „Grundsätzliche Reform des Finanzausgleichs“ eingebracht werden solle.*** *Auch dafür wäre eine umfassende Übersicht über die derzeitigen ÖPNRV–Mittelflüsse in den jeweiligen Bundesländern dringend erforderlich.*

Anhang II – Ausgestaltungsvarianten eines ÖPNV-Stadtregionsfonds, KDZ 2015

	ÖPNV-Stadtregionsfonds (Variante A)	ÖPNV-Stadtregionsfonds (Variante B)
Fördergegenstand	stadtregionaler ÖPNV und Langsamverkehr, Straßen- und Schieneninfrastrukturbereich	
Förderbare Maßnahmen	Investitionsmaßnahmen	Investitionsmaßnahmen, zusätzlich auch laufender Betrieb
Ausgabenvolumen	mind. 50 Mio. Euro (50 Mio. Euro entsprichen 40% des durchschn. Investitionsvolumens der letzten 5 Jahre - 130 Mio. Euro) + Zuschlag Stadtregion	mind. 100 Mio. Euro (50 Mio. Euro gemäß ÖPNV-Stadtregionsfonds (A) + ergänzende Mittel für laufenden Betrieb (bei 50% Deckung wäre eine Dotierung in der Höhe von 53 Mio. Euro notwendig))
Finanzierung	Alternative oder ergänzende Maßnahmen: .) Speisung aus FAG-Mitteln mittels Vorwegabzug .) Zusammenfassen bestehender Mittel .) Bereitstellen zusätzlicher Bundesmittel .) Ergänzung um zusätzliche Einkommensquellen	
Kriterien	Förderfähigkeit und -höhe nach transparenten Kriterien (z.B. Rankingmodell nach Sammer et.al. 2012)	zusätzlich zu (A): .) gesonderte aufgabenorientierte Verteilung der Mittel für den laufenden Betrieb
Fördernehmer	ÖPNV-Stadtregionsverbände	
Planungs-, Steuerungs- und Finanzierungsprozess	.) österreichweite ÖPNV-Strategie .) ÖPNV-Stadtregionsverbände erstellen ein Stadtregions-Verkehrsprogramm, welches anhand der Vergabekriterien bewertet und gefördert wird	zusätzlich zu (A): .) Mittel für den lfd. Betrieb werden an die ÖPNV-Stadtregionsverbände übermittelt, welche diese an die einzelnen Gemeinden weiterleiten
Voraussetzungen	.) Erstellen einer österreichweiten ÖPNV-Strategie .) Bilden von ÖPNV-Stadtregionsverbänden .) Bereitstellen zusätzlicher Finanzmittel	
Vorteile	.) ganzheitliche Betrachtung einer Stadtregion .) ganzheitliche Betrachtung des stadtregionalen ÖPNV-Angebotes .) Verbesserte Koordination des ÖPNV-Angebotes in der Stadtregion .) Mittelverwendung nach transparenten und nachhaltigen Kriterien .) Zusammenführung Planung, Steuerung und Finanzierung .) Einbezug von energie-, umwelt- und verkehrspolitischen Zielsetzungen .) Sicherstellung Finanzierung von Investitionsmaßnahmen im stadtregionalen ÖPNV	zusätzlich zu (A): .) Sicherstellung der Finanzierung des lfd. Betriebs
Nachteile	.) sehr weitgehender Reformansatz - setzt das Bilden neuer Strukturen voraus .) Stadtregionen sind als Steuergsebene noch nicht verankert .) zusätzliche Finanzmittel in teils beträchtlichem Ausmaß sind notwendig .) erhöhter Verwaltungsaufwand bei der Mittelvergabe	

Quelle: KDZ: eigene Darstellung, 2013.