www.kdz.or.at

Stadtregionaler öffentlicher Verkehr

Organisation, Steuerung und Finanzierung im stadtregionalen öffentlichen Verkehr am Beispiel der Landeshauptstadt-Stadtregionen

Endbericht 18. November 2016

verfasst von

Dr.in Karoline Mitterer

Mag.a Anita Haindl

DIin Nikola Hochholdinger

Mag.a Alexandra Schantl

Andreas Valenta, MA

KDZ
Zentrum für Verwaltungsforschung

Guglgasse 13 · A-1110 Wien
T: +43 1 892 34 92-0 · F: -20
institut@kdz.or.at · www.kdz.or.at

Inhaltsverzeichnis

Einleitung 7

1 Ausgangslage und Zielsetzung 7

2 Aufbau 8

3 Methodische Hinweise 8

II Grundlagen und Rahmenbedingungen zur Organisation des stadtregionalen ÖPNRVs 11

1 Begriffsbestimmung stadtregionaler ÖPNRV 11

1.1 Abgrenzung der Stadtregionen 11

2 Rechtliche Rahmenbedingungen 14

3 Finanzielle Rahmenbedingungen 17

3.1 Zahlungsströme des Bundes 18

3.2 Zahlungsströme der Länder 20

3.3 Zahlungsströme der Gemeindeebene 20

III Organisation, Steuerung und Finanzierung in den Stadtregionen 24

1 AkteurInnen und ihre Rollen 25

1.1 Die Rolle der Gebietskörperschaften 27

1.2 Die Rolle der Verkehrsverbünde bzw. Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften 29

1.3 Die Rolle der Verkehrsunternehmen 30

2 Die Verteilung der Aufgaben und Zuständigkeiten in den Stadtregionen 31

2.1 Strategische Steuerung: Übergeordnete Vorgaben und Planungen 34

2.2 Operative Planung und Umsetzung: Planung und Gestaltung des Angebotes 36

2.3 Bestellung Verkehrsdienstleistungen 38

2.4 Koordination und Abstimmung 38

2.5 Leistungserbringung 39

3 Finanzierung 40

3.1 Finanzierung der städtischen Verkehre ... 40
3.2 Finanzierung des Regional- und Nahverkehrs ... 41
4 Formen der Zusammenarbeit ... 44
4.1 Stadtgrenzüberschreitende Verkehre und Projekte (Beispiele) ... 44
4.2 Die Zusammenarbeit der AkteurInnen im stadtregionalen ÖPNRV ... 46
4.3 Möglichkeiten zur Mitwirkung und Gestaltung durch Städte und Gemeinden ... 49
5 Positive und negative Aspekte der Zusammenarbeit sowie Optimierungsansätze ... 50
5.1 Positive Aspekte der Zusammenarbeit ... 50
5.2 Kritische Aspekte der Zusammenarbeit ... 52
5.3 Optimierungsansätze ... 55

IV Die einzelnen Stadtregionen ... 58

1 Stadtregion Plus ... 59
2 Stadtregion Graz ... 63
3 Stadtregion Linz ... 67
4 Stadtregion Salzburg ... 71
5 Stadtregion Innsbruck ... 75
6 Unteres Rheintal ... 79
7 Stadtregion Klagenfurt ... 83
8 Stadtregion St. Pölten ... 87

V Einschätzung der Gemeindeebene zum stadtregionalen Verkehr ... 91

1 Onlinebefragung der Umlandgemeinden in den Stadtregionen ... 91
1.1 Allgemeine Bewertung des ÖPNRV-Angebotes ... 92
1.2 Organisation und Zusammenarbeit in den Stadtregionen ... 95
1.3 Finanzierung ... 101
1.4 Eine Gesamteinschätzung ... 102
2 Telefoninterviews mit ausgewählten Gemeinden ... 103
3 Weiterentwicklungsmöglichkeiten aus Sicht der Städteebene ... 105

VI Zentrale weiterzubearbeitende Handlungsfelder 107

1 Zentrale Handlungsschwerpunkte 107

1.1 Fehlende Integration der „Stadtregion“ in Planungen und Konzepte 107

1.2 Finanzierung 108

1.3 Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung 109

1.4 Mangelnde Abstimmung Verkehre 109

VII Anhang 111

1 Verzeichnisse 111

1.1 Abkürzungsverzeichnis 111

1.2 Abbildungsverzeichnis 112

1.3 Tabellenverzeichnis 114

1.4 Quellenverzeichnis 114

2 Interviewleitfaden 115

3 Detailergebnisse der Onlineerhebung 117

Einleitung

1 Ausgangslage und Zielsetzung

In Stadtregionen nimmt der Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr (ÖPNRV) aufgrund der vielfältigen Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden eine zentrale Rolle ein. Insbesondere Städte investieren in hohem Maße in den ÖPNRV und tragen dadurch wesentlich zu einer hohen Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger einer ganzen Stadtregion bei.

In den Stadtregionen findet sich eine Vielzahl an Stakeholdern mit komplexen Verflechtungen in den Bereichen Finanzierung, Steuerung und Organisation. So kann festgehalten werden, dass die Transparenz der Finanzierungsströme im ÖPNRV-Bereich nicht in ausreichendem Ausmaß gegeben ist, was insbesondere auch auf den stadtregionalen ÖPNRV zutrifft. Komplexe Finanzierungsverflechtungen zwischen den Gebietskörperschaften, den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (VVOG) und den Verkehrsunternehmen erschweren eine Beurteilung der Finanzflüsse.[1]

Hinzu kommt, dass die bestehenden organisatorischen Strukturen im ÖPNRV in Österreich komplex und länderweise unterschiedlich sind. Insbesondere die Zusammenarbeit der einzelnen AkteurInnen ist hierbei – insbesondere hinsichtlich Kompetenzen und Zuständigkeiten – nicht immer geklärt. So sind die österreichischen Gemeinden zwar faktisch Aufgabenträger im städtischen ÖPNRV, können aber an österreichweite Konzepte oder klare übergeordnete Strategien zum ÖPNRV – insbesondere dann, wenn er die Stadtgrenzen überschreitet – nur sehr bedingt anknüpfen.

Vor diesem Hintergrund erscheint eine nähere Betrachtung der Finanzierung, Steuerung und Organisation im stadtregionalen ÖPNRV notwendig. Ziele der vorliegenden Studie sind daher:

- ❑ Erhöhen der Transparenz hinsichtlich Finanzierung, Steuerung und Organisation im stadtregionalen ÖPNRV;
- ❑ Verschaffen eines Überblicks über die zentralen aktuellen Problemlagen und zukünftigen Handlungserfordernisse im stadtregionalen ÖPNRV;
- ❑ Schaffen einer Grundlage für weiterführende Analysen, um die Finanzierung, Steuerung und Organisation im stadtregionalen ÖPNRV zu optimieren.

Dabei werden die folgenden Inhalte behandelt:

- ❑ Transparentes Darstellen der Finanzierungsströme im stadtregionalen ÖPNRV[2];
- ❑ Darstellen der Steuerung und Organisation des städtischen ÖPNRV in ausgewählten Stadtregionen;
- ❑ Aufzeigen von kritischen Aspekten (z.B. Schnittstellenproblemen), von zukünftigen Herausforderungen und von Handlungserfordernissen im stadtregionalen ÖPNRV hinsichtlich Finanzierung, Steuerung und Organisation.

[1] Siehe hierzu auch eine aktuelle KDZ-Studie: Mitterer et. al.: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV, 2016.
[2] Hinsichtlich Finanzierungsverflechtungen im städtischen ÖPNV konnte auf die Studie „Mitterer et. al.: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV, 2016“ zurückgegriffen werden.

2 Aufbau

Im Rahmen von vier Kapiteln werden die Fragestellungen zu Organisation, Steuerung und Finanzierung in den Stadtregionen erörtert.

Ein erstes Kapitel gibt einen Überblick zu den Grundlagen und Rahmenbedingungen des stadtregionalen ÖPNRV. In einem ersten Schritt erfolgt eine Begriffsbestimmung zum stadtregionalen ÖPNRV und es wird die räumliche Abgrenzung der Stadtregionen beschrieben. Des Weiteren werden die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen im stadtregionalen ÖPNRV näher beschrieben.

In einem zweiten Teil werden die Ergebnisse der Erhebung näher dargestellt, wobei auf die einzelnen Aspekte der Organisation, Steuerung und Finanzierung näher eingegangen wird. Insbesondere stehen dabei die folgenden Themen im Vordergrund: Die Rolle der einzelnen AkteurInnen, die Verteilung der Aufgaben und Zuständigkeiten, die Finanzierung, die Formen der Zusammenarbeit sowie die Erfolgsfaktoren, kritische Aspekte und Optimierungsansätze in der Zusammenarbeit.

Im dritten Kapitel wird auf die einzelnen Stadtregionen eingegangen. Dabei werden zentrale Aspekte der Organisation, Steuerung und Finanzierung in knapper und übersichtlicher Form dargestellt.

Um auch verstärkt die Einschätzungen der Gemeindeebene zum stadtregionalen ÖPNRV zu berücksichtigen, werden im vierten Kapitel die Ergebnisse einer Befragung sämtlicher Umlandgemeinden in den Stadtregionen dargestellt. Im Mittelpunkt der Befragung standen dabei insbesondere die Zusammenarbeit und Mitwirkungsmöglichkeiten der Gemeinden im stadtregionalen ÖPNRV. Ergänzend werden auch aktuelle Befragungsergebnisse einer Umfrage des Österreichischen Städtebundes dargestellt.

Schließlich werden im fünften Kapitel zentrale weiter zu bearbeitende Handlungsfelder dargestellt, welche im Rahmen der Unterarbeitsgruppe zum stadtregionalen ÖV gemeinsam von Städte-, Länder- und BundesvertreterInnen festgelegt wurden.

3 Methodische Hinweise

Auswahl der Stadtregionen

Es wurde jeweils eine Stadtregion pro Bundesland ausgewählt. Dabei erfolgte eine Konzentration auf jene Stadtregionen, welche auch die Landeshauptstadt umfasst. Nähere Informationen zur räumlichen Abgrenzung der Stadtregionen können dem Kapitel „II1.1 Abgrenzung der Stadtregionen“ entnommen werden.

Durchführen und Auswerten der Interviews

In den einzelnen Stadtregionen wurde mit den VertreterInnen des Landes, der VVOG sowie der Stadt bzw. der stadteigenen Verkehrsgesellschaft ein Interview geführt. Es erfolgten keine Interviews mit Verkehrsunternehmen (Ausnahme städtische Verkehrsunternehmen). Dem Interview lag dabei ein mit der Unterarbeitsgruppe „Stadtregionaler Öffentlicher Verkehr“ abgestimmter Interviewleitfaden zugrunde. Dabei bestanden folgende Eckpunkte:

- ❑ Grundlagen zu Finanzierung, Steuerung und Organisation in der Stadtregion;
- ❑ Kritische Aspekte hinsichtlich Finanzierung, Steuerung und Organisation in der Stadtregion;
- ❑ Zukünftige Herausforderungen und Einschätzung, inwiefern diese ausreichend im bestehenden System berücksichtigt sind;
- ❑ Handlungserfordernisse.

Der Interviewleitfaden liegt im Anhang bei.

Im Rahmen der Interviews wurden von den InterviewpartnerInnen teilweise ergänzende Unterlagen bereitgestellt, welche ebenfalls verarbeitet wurden.

Nach Durchführung der Interviews wurden die Interviewergebnisse zusammengefasst und den InterviewpartnerInnen zur Freigabe übermittelt.

In weiterer Folge wurden im Rahmen eines Abstimmungsprozesses innerhalb einer Stadtregion vom KDZ einheitliche Schemen zu Organisation, Steuerung und Finanzierung entwickelt (siehe Kapitel IV Die einzelnen Stadtregionen). Weiters erfolgte eine vergleichende Darstellung der einzelnen Stadtregionen in zentralen Bereichen der Organisation, Steuerung und Finanzierung (siehe Kapitel III Organisation, Steuerung und Finanzierung in den Stadtregionen).

Online-Erhebung bei den Umlandgemeinden

Im Rahmen einer Online-Befragung der Umlandgemeinden wurde um eine Einschätzung der Gemeindeebene hinsichtlich Organisation, Steuerung und Finanzierung im stadtregionalen ÖPNRV gebeten.

Die Erhebung erging in Form einer Online-Befragung an sämtliche Gemeinden in den untersuchten Stadtregionen. Sie wurde sowohl an die Bürgermeisterin/den Bürgermeister als auch an die Amtsleitung gesendet. Die Auswertung erfolgte in aggregierter Form, ohne gemeindespezifischen Daten auszuwerten.

Insgesamt waren in den acht Stadtregionen 565 Gemeinden zur Teilnahme an der Online-Erhebung aufgerufen, wovon sich ein Viertel tatsächlich beteiligte, was aus der folgenden Übersicht hervorgeht:

Tabelle 1: Teilnahme an der Online-Befragung nach Stadtregionen

	Gemeinden gesamt	teilnehmende Gemeinden	Rücklaufquote
Stadtregion Plus (Großraum Wien)	272	67	25%
Stadtregion Graz	64	14	22%
Stadtregion Linz	66	21	32%
Stadtregion Salzburg	45	13	29%
Stadtregion Innsbruck	61	11	18%
Unteres Rheintal	21	6	29%
Stadtregion Klagenfurt	19	2	11%
Stadtregion St. Pölten	17	5	29%
keine Angabe		3	
gesamt	**565**	**142**	**25%**

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

In Tabelle 1 erkennt man, dass in drei der acht Stadtregionen nur eine einstellige Zahl an Gemeinden an der Erhebung teilgenommen hat. Zudem bewegt sich die Rücklaufquote in den Stadtregionen lediglich zwischen 11 und 32 Prozent. Bei der Betrachtung der Ergebnisse der Online-Erhebung muss darauf verwiesen werden, dass die Aussagekraft durch sehr kleine Stichproben oder bei sehr geringer Rücklaufquote eingeschränkt sein kann.

Telefonische Interviews bei ausgewählten Umlandgemeinden

Bei den persönlichen Interviews wurden die VertreterInnen der Länder, der VVOG, der Städte und ihren kommunalen Betrieben gefragt, welche Umlandgemeinde besonders geeignet für ein Telefon-Interview wäre. Die genannten Städte und Gemeinden wurden kontaktiert und telefonisch zu folgenden Bereichen befragt:

- Rolle der Stadt/Gemeinde im stadtregionalen ÖPNRV
- Zufriedenheit mit der Zusammenarbeit mit dem Land und der VVOG
- Zufriedenheit mit der Zusammenarbeit mit der Stadt und dem städtischen Betrieb
- Mitsprachemöglichkeiten beim stadtregionalen Verkehr
- Verbesserungswünsche bei der Zusammenarbeit

Die Informationen aus den Telefon-Interviews sind in die Berichtsteile III und IV eingeflossen.

Durchführen eines abschließenden Workshops

Im Rahmen eines abschließenden Workshops mit den InterviewpartnerInnen standen die folgenden Schwerpunkte im Mittelpunkt:

- Präsentieren der bisherigen Ergebnisse: Überblick über die Finanzierung, Organisation und Steuerung des stadtregionalen ÖPNRV in den einzelnen Stadtregionen und Präsentation der Ergebnisse der Online-Erhebung in den Umlandgemeinden;
- Information zum aktuellen Stand der ergänzenden Erhebung der Finanzierungsströme im stadtregionalen ÖPNRV;
- Festlegen der weiter zu bearbeitenden Handlungsfelder[3]: Priorisierung der Handlungsfelder sowie Auswahl von vier Handlungsfelder, welche in anschließenden Klein-Arbeitsgruppen weiterbearbeitet wurden.
- Diskussion von vier Handlungsfeldern in Klein-Arbeitsgruppen (Sind die derzeitigen Probleme umfassend erfasst – Problembeschreibung? Welche Ursachen werden für die bisherigen Probleme gesehen – Ursachensuche? Erste Lösungsansätze?)

[3] Herausarbeiten der wesentlichen Fragestellungen, welche in einer weiterführenden Studie zur Verbesserung von Finanzierung, Steuerung und Organisation im stadtregionalen ÖPNRV behandelt werden sollen.

II Grundlagen und Rahmenbedingungen zur Organisation des stadtregionalen ÖPNRVs

1 Begriffsbestimmung stadtregionaler ÖPNRV

1.1 Abgrenzung der Stadtregionen

Als räumlicher Bezugsrahmen für die gegenständliche Studie dienen die Stadtregionen der acht Landeshauptstädte Wien, Graz, Linz, Salzburg, Innsbruck, Bregenz, Klagenfurt und St. Pölten. Eisenstadt nimmt hier eine Sondersituation ein, da sie aufgrund der hohen Mobilitätsverflechtungen der Stadtregion Wien zugeordnet wurde.

Die räumliche Ausdehnung der Stadtregionen wurde in Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber im Rahmen eines Workshops ausgehend von der Definition der Statistik Austria, welche auch die Grundlage für die amtliche Statistik bildet, vorgenommen.

Die Abgrenzung der Statistik Austria von insgesamt 34 Stadtregionen innerhalb Österreichs basiert im Wesentlichen einerseits auf raumstrukturellen Merkmalen (Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte) und andererseits auf der Intensität und dem Ausmaß der Beziehungen und Verflechtungen zwischen Kernstädten, Subzentren und deren Umland (Pendlerströme). Innerhalb der Stadtregionen gibt es jeweils eine Kernzone mit einer hohen Einwohner- und Beschäftigtendichte sowie eine Außenzone mit einem hohen Auspendleranteil in die Kernzone.[4]

Im Wiener Raum sind die Stadtregionen Baden, Bad Vöslau, Stockerau, Korneuburg und Klosterneuburg als Satellitenstädte in die Stadtregion integriert.

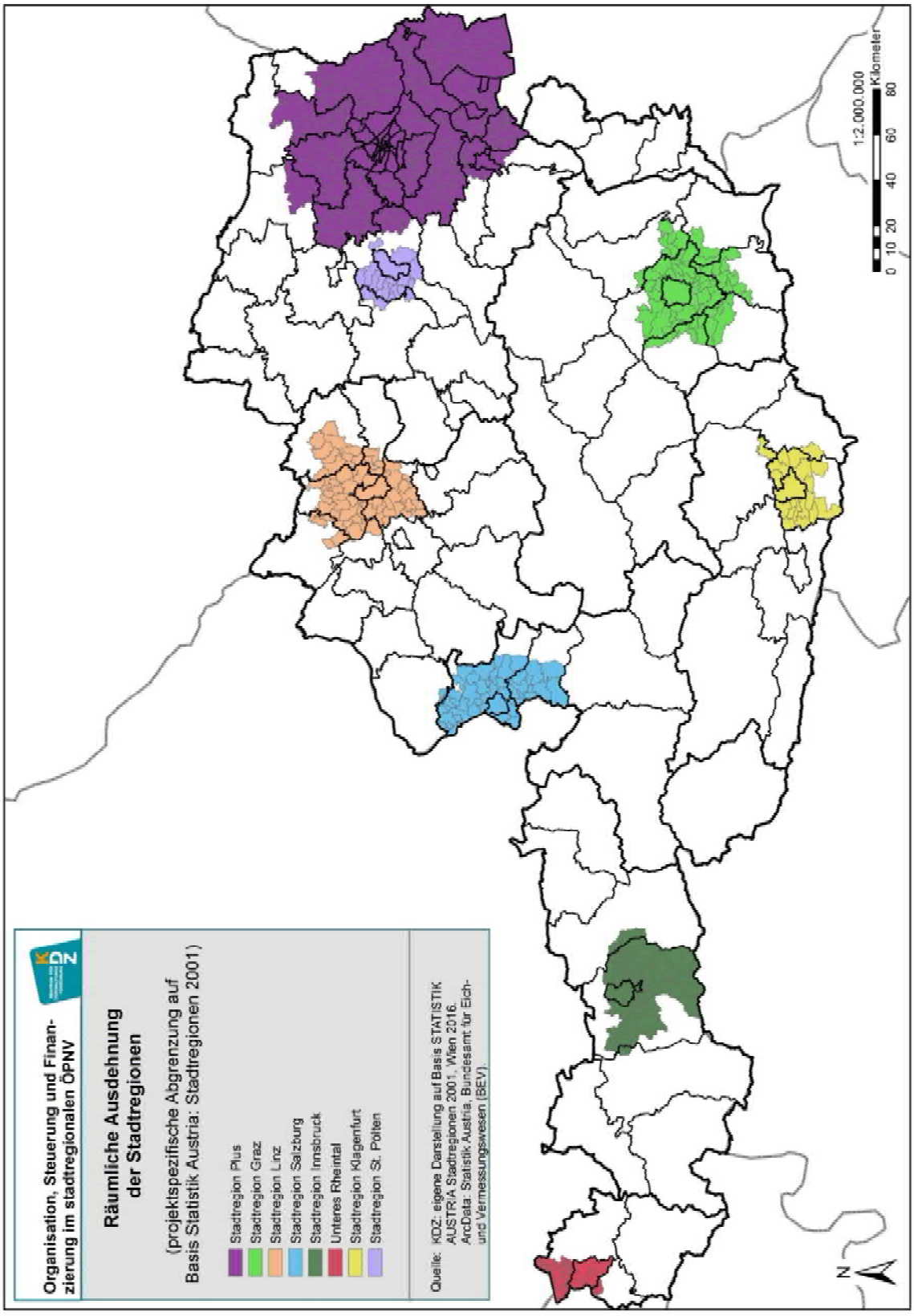
Im Vergleich zur Abgrenzung der Statistik Austria wurden im Rahmen dieser Studie folgende Adaptionen vorgenommen:

- ❑ Verwendung der räumlichen Ausdehnung der Stadtregion Plus für die Stadtregion Wien,
- ❑ Ergänzung der Stadtregion Linz um die Stadt Enns in Abstimmung mit dem Gesamtverkehrskonzept Großraum Linz (Region Linz-Umland),
- ❑ Erweiterung der Stadtregion Innsbruck um die Gemeinde Telfs,
- ❑ Räumliche Ausdehnung auf die Mitgliedsgemeinden des Gemeindeverbandes ÖPNV Unteres Rheintal für die Stadtregion Bregenz
- ❑ Aufgrund der Gemeindestrukturreform in der Steiermark und zahlreicher Gemeindefusionen zu Beginn 2016 umfasst die Stadtregion Graz deutlich weniger Gemeinden im Vergleich zur Abgrenzung der Statistik Austria. Gleichsam bedingen die Gemeindegrenzänderungen eine geringfügige räumliche Erweiterung der Stadtregion.

Die nachfolgende Abbildung zeigt die räumliche Ausdehnung der als Grundlage für die Studie definierten acht Stadtregionen.

[4] Definition und Abgrenzung der Stadtregionen durch die Statistik Austria siehe http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/stadtregionen/index.html

Abbildung 1: Betrachtete Stadtregionen der Landeshauptstädte



Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis Statistik Austria Stadtregionen 2001.

In diesen acht Stadtregionen mit insgesamt 572 Gemeinden leben insgesamt etwa 4,9 Mio. Menschen, der Großteil davon – rund 2,8 Mio. Menschen im Großraum Wien, der Stadtregion Plus. Dies entspricht mehr als 55 Prozent der Wohnbevölkerung Österreichs (siehe nachfolgende Tabelle) auf in etwa 18 Prozent der Fläche Österreichs.

Tabelle 2: Ausgewählte Strukturdaten der acht Stadtregionen

		Stadtregion								Summe (alle Stadt-regionen)
		Plus (Wien)	Graz	Linz	Salzburg	Innsbruck	Unteres Rheintal	Klagenfurt	St. Pölten	
Anzahl der Gemeinden in der Stadtregion		272	65	67	46	62	22	20	18	**572**
Fläche (km²)		7.595	1.797	1.614	1.227	1.490	377	787	559	**15.448**
Einwohner (2016)		2.820.214	511.003	480.079	336.397	295.101	203.370	154.930	91.272	**4.892.366**
davon Einwohner in der Kernstadt (2016)	**absolut**	1.840.226	280.258	200.839	150.938	131.009	29.153	99.125	53.478	**2.785.026**
	in Prozent	65%	55%	42%	45%	44%	14%	64%	59%	**57%**
Bevölkerungsdichte (Ew/km²)		371	284	297	274	198	539	197	163	**317**
Flächenanteil der Stadtregion	**am Bundesland**	x	11,0%	13,5%	17,2%	11,8%	14,5%	8,3%	x	**x**
	an Gesamt-Österreich	9,1%	2,1%	1,9%	1,5%	1,8%	0,4%	0,9%	0,7%	**18,4%**
Bevölkerungs-anteil der Stadtregion	**am Bundesland**	x	41,5%	33,0%	61,6%	39,9%	52,9%	27,6%	x	**x**
	an Gesamt-Österreich	32,4%	5,9%	5,5%	3,9%	3,4%	2,3%	1,8%	1,0%	**56,2%**

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis Statistik Austria: Österreichs Städte in Zahlen 2014; Daten: Statistik Austria: Gemeinden, Bevölkerungsstand per 1.1.2016

Bereits aus der Gegenüberstellung der Strukturdaten der Stadtregionen wird deutlich, dass sich diese in ihrer räumlichen Ausdehnung, Bevölkerungsdichte und Siedlungsstruktur teilweise stark unterscheiden und sich auch aus ihrer Lage (z.B. an der Staatsgrenze) sowie den topographischen Gegebenheiten verschiedene Rahmenbedingungen für die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs ergeben.

Im Zuge des allgemeinen Trends zur zunehmenden Verstädterung sind jedoch alle Stadtregionen von mehr oder weniger starkem Bevölkerungswachstum gekennzeichnet, welches im Zusammenspiel mit der steigenden Mobilität zu einer Intensivierung der (verkehrlichen) Austauschbeziehungen und verstärkten Pendlerbewegungen innerhalb der Stadtregionen führt und auch weiterhin führen wird.

Sämtliche Gemeinden in diesen Stadtregionen wurden zur Teilnahme an der Online-Erhebung zum Thema „Organisation, Steuerung und Finanzierung im stadtregionalen ÖPNRV“ eingeladen.

2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Gemäß Art. 10 des Bundes-Verfassungsgesetzes ist Verkehr in Österreich Bundesaufgabe. Als Ausnahmen werden in Art. 11 Angelegenheiten der Straßenpolizei und der Binnenschifffahrt als Gesetzgebungsaufgabe des Bundes allerdings in der Vollziehung in der Landesverantwortung ausgewiesen. „Öffentlicher Verkehr" ist allerdings nicht explizit erwähnt und die Zuständigkeit damit nicht genau geregelt. Die von den Gebietskörperschaften wahrgenommenen Verantwortungsbereiche sind vielmehr historisch gewachsen.[5]

ÖPNRV-G

Im Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G 1999 idF. BGBl. I Nr. 59/2015) regelt der Bund die *„organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs"* konkreter. Ebenfalls geregelt werden die Struktur und der Aufgabenbereich der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (VVOG).

Das ÖPNRV-G teilt die Aufgaben, wie Verkehrsplanung, Bestellung der Verkehrsdienstleistungen und deren Finanzierung, den Gebietskörperschaftsebenen einerseits und den Verkehrsunternehmen bzw. VVOG andererseits zu.[6]

Grundsätzlich wird im ÖPNRV-G zwischen Personennahverkehr und Personenregionalverkehr unterschieden[7]:

- ❑ Personennahverkehr: Verkehrsdienste, die den Verkehrsbedarf innerhalb eines Stadtgebietes (Stadtverkehre) oder zwischen einem Stadtgebiet und seinem Umland (Vororteverkehre) betreffen;
- ❑ Personenregionalverkehr: Verkehr im ländlichen Raum: Verkehrsdienste, die den Verkehrsbedarf einer Region bzw. des ländlichen Raumes betreffen.

Das ÖPNRV-G kennt daher keine Definition des stadtregionalen Verkehrs, sondern differenziert ausschließlich zwischen Stadtverkehren (+ Vororteverkehren) und den Verkehren im ländlichen Raum (in einer Region).

Die Aufgabenzuteilung ist in Abbildung 2 dargestellt. Es zeigt sich, dass der Bund die Finanzierung des in den Jahren 1999/2000 vorhandenen Grundangebots übernimmt. Die weitergehende Verkehrs(bedarfs)planung sowie die Anpassung des Systems an künftige Bedürfnisse werden den Ländern und Gemeinden überlassen. Es wird allerdings auch deutlich, dass Leistungen, die über das Grundangebot 1999/2000 hinausgehen, nicht vom Bund finanziert werden, gleichzeitig aber Einsparungen gegenüber dem Grundangebot 1999/2000 in die Qualitätssicherung des Angebots investiert werden müssen.

Ergeben also die Nah- und Regionalverkehrspläne der Länder und Gemeinden, dass das Grundangebot im Bereich des öffentlichen Verkehrs ausgebaut werden soll, so kann auf Basis des ÖPNRV-Gesetzes davon ausgegangen werden, dass der Bund sich nicht an der Finanzierung beteiligen wird, sondern diese den Ländern und Gemeinden überlässt.[8]

[5] Vgl. ÖVG: Handbuch Öffentlicher Verkehr, 2009, S. 138.
[6] Vgl. Rechnungshof: Verkehrsverbünde, 2014, S. 35.
[7] § 2 ÖPNRV-G 1999 idF. 13.6.2016.
[8] Vgl. Köfel; Mitterer: ÖPNV-Finanzierung, 2013, S. 17.

Abbildung 2: Kompetenzverteilung im ÖPNRV-G

<table>
<tr><th colspan="2" rowspan="2">Zuständigkeit der Gebietskörperschaften für Aufgaben des ÖPNRV</th><th colspan="3">Aufgaben</th></tr>
<tr><th>Schienenpersonenverkehr</th><th>Kraftfahrlinienverkehr</th><th>Nah- und Regionalverkehrsplaung</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Gebiets-körperschaft</td><td>Bund</td><td>Sicherstellung des vom Bund finanzierten Grundangebots im Umfang des Fahrplanjahrs 1999/2000 (exkl. der zu diesem Zeitpunkt von Ländern und Gemeinden finanzierten Leistungen)</td><td>Vor 1. Juni 1999 geltend gemachte Verlustabdeckungen von Kraftfahrlinienunternehmen</td><td></td></tr>
<tr><td>Länder</td><td colspan="2" rowspan="2">Durch Reduzierung der Fahrplankilometer freiwerdende Bundesmittel für qualitätssichernde Maßnahmen im ÖPNRV zur Verfügung stellen.
+
Abschließen von Verträgen über Verkehrsdienstleistungen im Personenregionalverkehr, die über das Grundangebot aus dem Fahrplanjahr 1999/2000 hinausgehen oder Angebotsverbesserungen im Kraftfahrlinienverkehr darstellen ("unter Berücksichtigung der budgetären Bedeckung")</td><td rowspan="2">Planung einer nachfrageorientierten Verkehrsdienstleistung</td></tr>
<tr><td>Gemeinden</td></tr>
</table>

Quelle: ÖPNRV-G 1999 idF. BGBl. I Nr. 59/2015.

In § 11 ÖPNRV-G wird die Aufgabenträgerschaft für den Nah- und Regionalverkehr benannt. Diese wird sowohl den Ländern als auch den Gemeinden zugewiesen. Die Aufgabenträgerschaft umfasst die Planung einer nachfragorientierten Verkehrsdienstleistung und die Finanzierung der Verkehrsdienstleistungen, welche über das Grundangebot hinausgehen. Eine weitere Differenzierung und Zuordnung der Verkehre zu den Gebietskörperschaften erfolgt nicht.

Das ÖPNRV-G definiert Verkehrsverbünde als Kooperation von Verkehrsunternehmen zur Optimierung des Gesamtangebotes des ÖPNRV (§ 4 ÖPNRV-G). Der Begriff Verkehrsverbund wird aber auch im Sinne einer räumlichen Abgrenzung (Verbundraum) verstanden.[9]

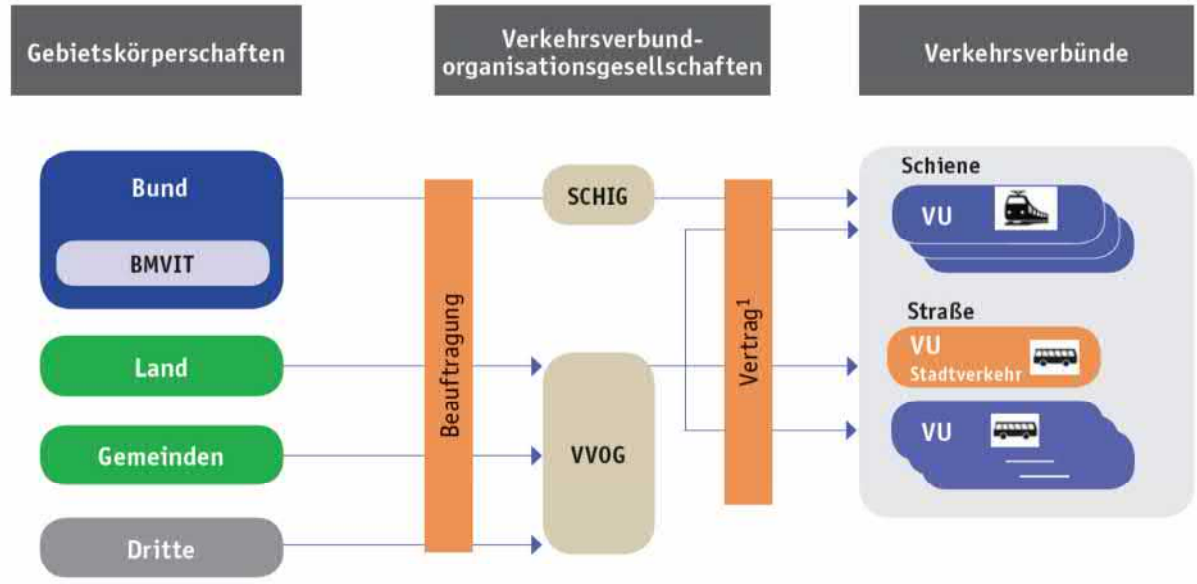
Die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (VVOG) – umgangssprachlich ebenfalls Verkehrsverbund – sollen im Interesse der Sicherstellung der Benutzung unterschiedlicher öffentlicher Verkehrsmittel (Bahn, Straßenbahn, Bus) aufgrund eines Gemeinschaftstarifs agieren. Üblicherweise orientieren sich die VVOG an den Bundesländergrenzen. Insgesamt besteht eine formale Verantwortung der VVOG auch für die Stadtverkehre (Personennahverkehr), und nicht nur für die Regionalverkehre (Personenregionalverkehr).

Zwischen VVOG und den Gebietskörperschaften bestehen zahlreiche vertragliche Beziehungen. So liegen einer VVOG einerseits privatrechtliche Verträge zwischen den Gebietskörperschaften Bund, Ländern und Gemeinden und den VVOG zugrunde (Grund- und Finanzierungsverträge, Finanzierungsvereinbarungen). Andererseits regeln privatrechtliche Verkehrsdiensteverträge zwischen den Gebietskörperschaften, den VVOG und den Verkehrsunternehmen die zu erbringenden Verkehrsdienstleistungen.[10]

Die VVOG schlossen mit Einführung des ÖPNRV-G im Auftrag von Land, Gemeinden oder Dritten (z.B. Tourismusverbände) Verkehrsdiensteverträge mit den Verkehrsunternehmen ab, die Teil der VVOG sind. Der Bund nimmt für die Bestellung des Grundangebotes Schiene die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG) in Anspruch, welche die Verkehrsdiensteverträge abwickelt. In Abbildung 3 sind die einzelnen Akteure dargestellt.

[9] Vgl. Rechnungshof: Verkehrsverbünde, 2014, S. 35.
[10] Vgl. Rechnungshof: Verkehrsverbünde, 2014, S. 35.

Abbildung 3: Akteure im stadtregionalen ÖPNRV



BMVIT: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
SCHIG: Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
VU: Verkehrsunternehmen
VVOG: Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft
[1] z.B. Verkehrsdienstverträge, Leistungsvereinbarungen

Quelle: Rechnungshof: Verkehrsverbünde, 2014, S. 37.

Mit der neuen Novelle zum ÖPNRV-G im Jahr 2015[11] erfolgte einerseits eine Anpassung von Begriffsdefinitionen an die inhaltlichen Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (PSO). Andererseits wurde die Einrichtung einer Stelle auf Landesebene beschlossen (Transparenzdatenstelle), die sämtliche von verschiedenen finanzierenden Stellen für die in den örtlichen Wirkungsbereich des betreffenden Landes fallenden Verkehrsdienste zusammenfließende Ausgleichszahlungen erfasst. Damit soll weiterhin ein effizienter Mitteleinsatz unter Vermeidung von Überzahlungen bzw. Überkompensationen von durch die öffentliche Hand finanzierten Verkehrsdienstleistungen im Sinne der PSO gewährleistet werden.

PSO-Verordnung

2007 wurde die aktuell geltende PSO-Verordnung[12] beschlossen. Sie zielt darauf ab, den Wettbewerb im ÖPNV zu stärken. Sie definiert Bedingungen hinsichtlich Ausgleichsleistungen und über die maximale Dauer von Dienstleistungsaufträgen. Zudem werden verschiedene Vergabeverfahren festgelegt sowie Ausnahmeregelungen für Bus- und Straßenbahnverkehre bestimmt.

[11] BGBl. I Nr. 59/2015.
[12] Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nrd. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates. Englisch: Public Service Obligation, kurz: PSO.

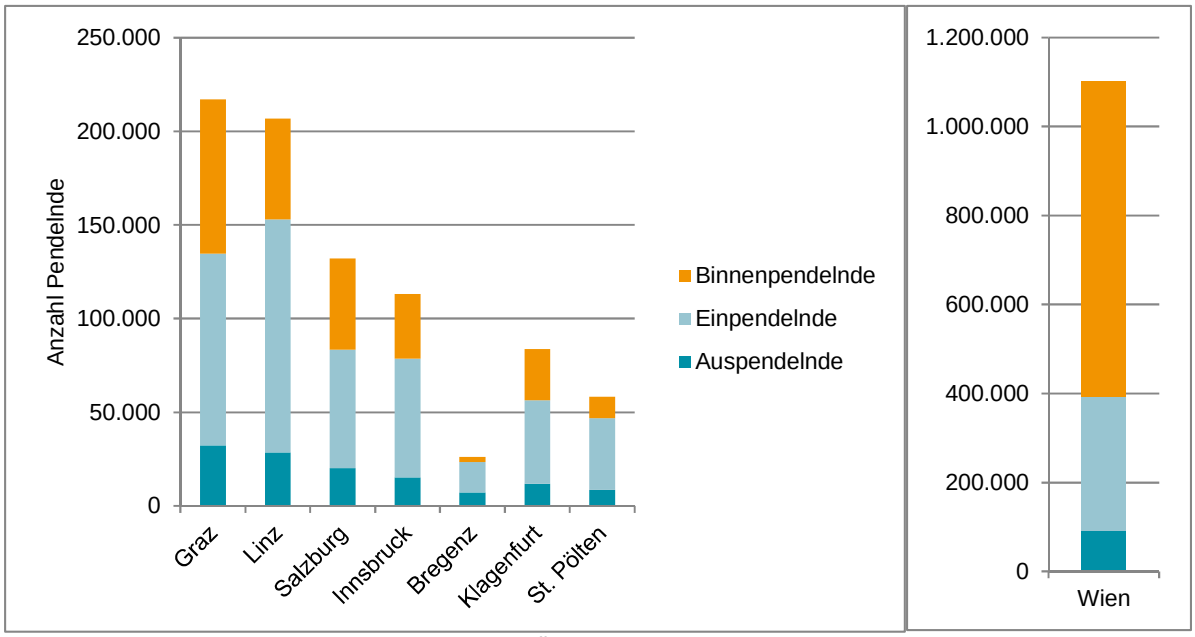
2015 kam es zu einer entsprechenden Anpassung des ÖPNRV-G 1999 an die geltende PSO-Verordnung, wie auch weiter oben ausgeführt wurde.

3 Finanzielle Rahmenbedingungen

Die Städte übernehmen im Rahmen des städtischen ÖPNV eine wesentliche regionale Versorgungsfunktion. Dies bedeutet, dass der städtische ÖPNV nicht nur den gemeindeeigenen BürgerInnen, sondern sämtlichen BewohnerInnen einer ganzen Region zur Verfügung steht.

In Abbildung 4 sieht man, dass neben den eigenen EinwohnerInnen (großteils BinnenpendlerInnen) auch ein bedeutender Anteil an Ein- und AuspendlerInnen die öffentlichen Verkehrsmittel nutzt. Damit finanzieren die Städte nicht nur den öffentlichen Verkehr für die eigene Bevölkerung, sondern auch für die EinpendlerInnen.[13]

Abbildung 4: Pendelnde der Kernstädte in den betrachteten Stadtregionen, 2013



Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016, auf Basis: Österreichs Städte in Zahlen 2015.

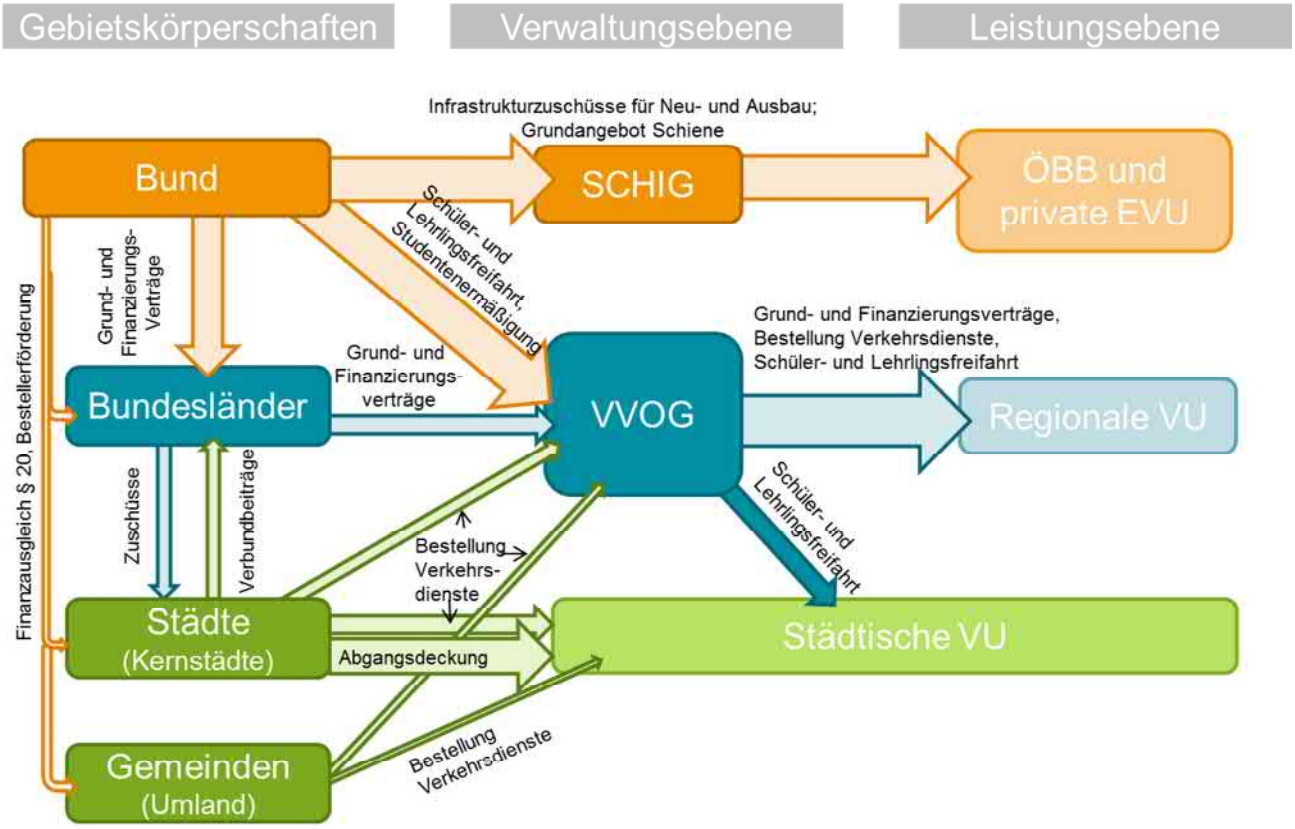
Grundsätzlich tragen alle drei Gebietskörperschaftsebenen zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs bei. Der Bund finanziert einerseits das Grundangebot Schiene, andererseits werden im Rahmen der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt wesentliche Mittel für den öffentlichen Verkehr bereitgestellt. Hinzu kommen Transfers für die Grund- und Finanzierungsverträge sowie die Bestellerförderung, welche an die Länder, VVOG bzw. Verkehrsunternehmen gehen. Im Rahmen des Finanzausgleichs (§ 20 FAG 2008) werden den Städten rund 80 Mio. Euro zur Verfügung gestellt, hinzu kommen projektspezifische Bundeszuschüsse, beispielsweise für den U-Bahn-Bau in Wien.

[13] Näheres hierzu in Kapitel II3.3 Zahlungsströme der Gemeindeebene.

Zusätzlich bestehen Finanzierungsbeiträge der Länder, welche an die VVOG, teilweise auch direkt an Städte gehen. Es bestehen Transfers von den VVOG an städtische Verkehrsunternehmen bzw. Städte, welche vorrangig der Bestellung von Verkehrsdienstleistungen dienen.

Schließlich nehmen die Städte, welche bedeutende Zuschüsse an die städtischen Verkehrsunternehmen leisten, einen Teil der Finanzierung des ÖPNRV in Österreich wahr.

Abbildung 5: Wesentliche Transferströme im ÖPNRV



Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016.

Eine transparente Darstellung der einzelnen Transferströme und Zuschüsse soll – basierend auf einer ergänzenden Erhebung – in einem gesonderten Bericht erfolgen.

3.1 Zahlungsströme des Bundes

Insgesamt bestanden im Jahr 2015 laufende Bundestransfers im Bereich des ÖPNRV in der Höhe von 1,27 Mrd. Euro. Der Großteil der Mittel betrifft dabei Förderungen, welche den städtischen ÖPNRV nicht oder nur indirekt betreffen. Dies sind insbesondere:

- Verkehrsdiensteverträge für gemeinwirtschaftliche Leistungen für Schienenverkehrsunternehmen: Zahlungen im Rahmen von Verkehrsdiensteverträgen an die Schienenverkehrsunternehmen für Leistungen, die sonst nicht betriebswirtschaftlich geführt werden könnten.

- Grund- und Finanzierungsverträge mit den VVOG: Zahlungen im Rahmen der Grund- und Finanzierungsverträge, um den durch die Anwendung des Verbundtarifs entstandenen Einnahmenausfall bei den Verkehrsunternehmen auszugleichen.
- Studentenermäßigung: Stützungen für spezielle Studententickets in den VVOG.
- SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt ab 2015/2016: Zahlungen an die VVOG zur Weiterleitung an die Verkehrsunternehmen zur Finanzierung der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt.

Daneben bestehen Bundesförderungen, von welchen einzelne Gemeinden oder die VVOG auch direkt profitieren. Dies sind insbesondere:

- Bestellerförderung; Zahlungen für die durch regionale Gebietskörperschaften bestellten Verkehrsdienstleistungen, wobei die einzelnen Projekte in Abhängigkeit von der budgetären Bedeckung mit bis zu einem Drittel der jährlich anfallenden Kosten bezuschusst werden können.
- SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt bis 2014/2015: Zahlungen an die Verkehrsunternehmen zur Finanzierung der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt.
- Finanzzuweisung gemäß § 20 FAG 2008: Beiträge des Bundesministeriums für Finanzen (BMF) an die Länder und Gemeinden sowie Mittel aus der Mineralölsteuer für Zwecke des ÖPNRV.

Tabelle 3: Transfers des Bundes 2015

Finanzierungsleistungen des Bundes im Kalenderjahr 2015	in Mio. Euro
Gemeinwirtschaftliche Leistungen der Schienenbahnen (ÖBB und Privatbahnen)	696,50
Leistungen gemäß ÖPNRV-G 1999 (Verkehrsverbünde inklusive Semestertickets)	82,60
Bestellerförderung	7,30
Abgeltung Schüler- und Lehrlingsfreifahrt (BMFJ)	ca. 400
Zahlungen gem. § 20 Abs. 1 und 2 Finanzausgleichsgesetz (BMF) an Gemeinden	ca. 80
Summe für den Betrieb des ÖPNRV	**1.266,40**

Quelle: http://www.bmvit.gv.at/verkehr/nahverkehr/finanzierung/bmvit.html.

Zusätzlich bestehen umfangreiche Zuschüsse des Bundes für den Infrastrukturbereich. Dies betrifft in hohem Maße die ÖBB (2013: 1,7 Mio. Euro[14]), aber auch die Privatbahnen. Auch bestehen Bundeszuschüsse an einzelne Städte (z.B. 82 Mio. Euro Bundeszuschuss für den U-Bahn-Bau in Wien[15]).

[14] Auskunft BMVIT.
[15] Auskunft BMVIT.

3.2 Zahlungsströme der Länder

Die Länder sind im Rahmen der Verkehrsdiensteverträge in die Finanzierung eingebunden. Auch geben diese Zuschüsse an die VVOG sowie vor allem im Infrastrukturbereich auch an Städte bzw. städtische Verkehrsunternehmen.

Eine transparente Aufstellung der Zahlungsströme der Länder existiert derzeit noch nicht, soll jedoch im Rahmen eines ergänzenden Projektes erfolgen.[16]

3.3 Zahlungsströme der Gemeindeebene

Hinsichtlich der Zahlungsströme der Städte kann auf eine bestehende Studie zurückgegriffen werden.[17] Eine transparente Auswertung der Zahlungsströme der gesamten Gemeindeebene besteht nicht.

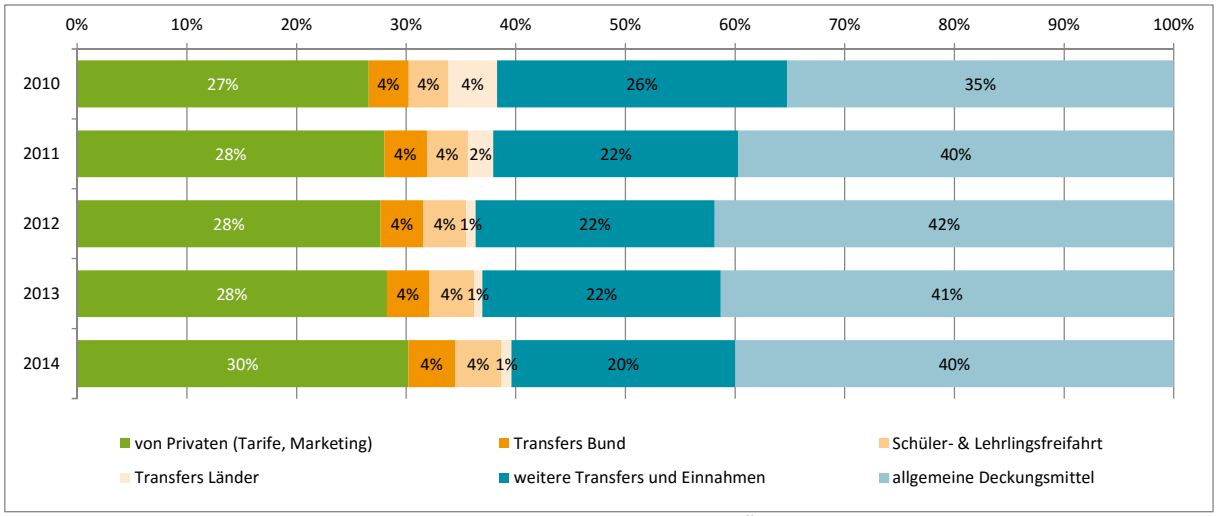
Im Rahmen der oben genannten Studie wurden die Einnahmen, Ausgaben sowie der Zuschussbedarf der Städte für den ÖPNV erhoben. Bei der Erhebung wurden sämtliche Städte über 30.000 EinwohnerInnen sowie die österreichischen Landeshauptstädte miteinbezogen.[18] Die Erhebung erfasste sowohl die Städte selbst, als auch die stadteigenen Verkehrsunternehmen im Zeitraum 2008 bis 2014.

Die konsolidierten und transferbereinigten[19] Ausgaben im ÖPNV haben sich um 6,9 Prozent von 1,7 Mrd. Euro im Jahr 2008 auf 1,8 Mrd. Euro im Jahr 2014 erhöht. Bei den Ausgaben ist erkennbar, dass die laufenden Betriebsausgaben um insgesamt 19,7 Prozent gestiegen sind, wohingegen sich bei den Investitionsausgaben deutliche Schwankungen mit einer grundsätzlich rückläufigen Tendenz zeigen. Insgesamt ist der Anteil der laufenden Betriebsausgaben an den gesamten Ausgaben von 2008 auf 2014 von 54 Prozent auf 61 Prozent gestiegen. Die Investitionsausgaben verloren sieben Prozentpunkte.

Hingegen stagnierten die Einnahmen seit dem Jahr 2008 bzw. sind sogar leicht um 1,3 Prozent gesunken. Um die steigenden Ausgaben zu decken, mussten die allgemeinen Deckungsmittel kontinuierlich erhöht werden. Der konsolidierte und transferbereinigte Zuschussbedarf der Städte erhöhte sich daher um 22,2 Prozent von 599 Mio. Euro im Jahr 2008 auf 731 Mio. Euro im Jahr 2014. Bestand 2008 ein Zuschussbedarf von nur 35 Prozent der Ausgaben, so erhöhte sich der Zuschussbedarf bis zum Jahr 2014 auf 40 Prozent der Ausgaben.

[16] Im Rahmen einer Erhebung sollen die gesamten Finanzierungsströme im stadtregionalen ÖPNRV erfasst und transparent dargestellt werden. Die Ergebnisse werden in einem gesonderten Dokument dargestellt.
[17] Mitterer; Hochholdinger: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV. Finanzierungsverflechtungen und Finanzierungslücken, 2016.
[18] Die nachfolgenden Ergebnisse betreffen alle Städte über 30.000 EW (inkl. Wien) und Landeshauptstädte – ausgenommen Sankt Pölten, Steyr, und Eisenstadt.
[19] Konsolidierung von Daten der Städte und städt. Gesellschaften. Transferbereinigung um Transferflüsse zwischen Städten und städt. Gesellschaften.

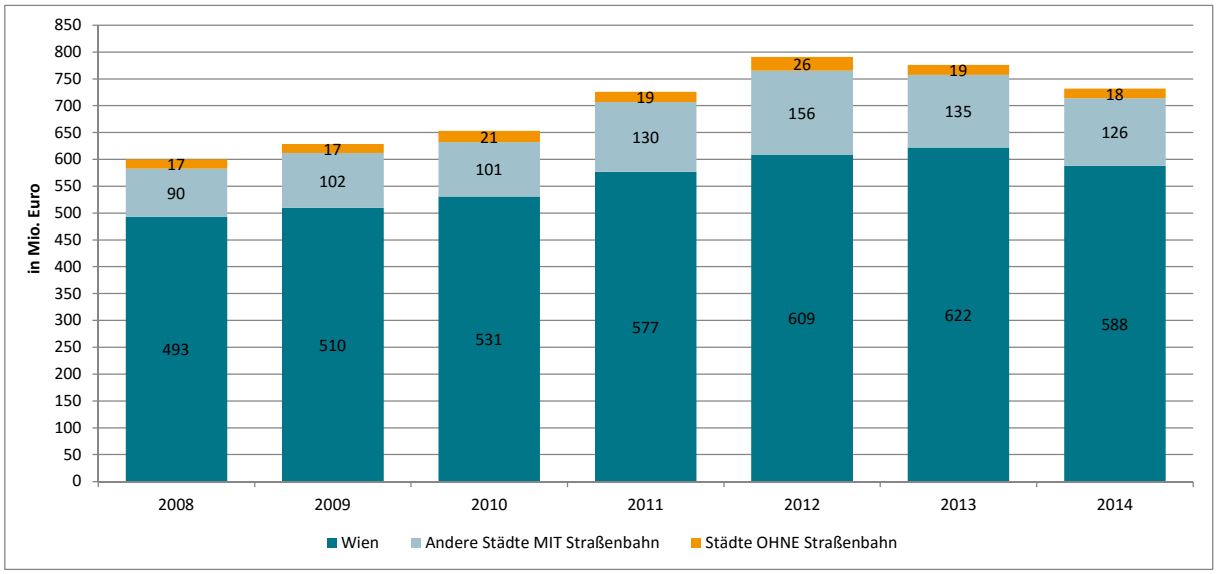
Abbildung 6: Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmenstruktur der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften im ÖPNV – inkl. Wien



Quelle: Mitterer; Hochholdinger: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV, 2016, S. 31.

Insgesamt zeigt sich, dass ein wesentlicher Anteil des Zuschussbedarfes auf Wien (Straßenbahnen und U-Bahn) entfällt, daneben weisen vorrangig die Städte mit Straßenbahnen einen hohen Zuschussbedarf auf. Die verbleibenden Städte über 30.000 EW sind dagegen vergleichsweise gering belastet.

Abbildung 7: Zuschussbedarf der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften im ÖPNV



Quelle: Mitterer; Hochholdinger: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV, 2016, S. 33.

Auch eine Betrachtung nach EW-Klassen zeigt, dass der Zuschussbedarf in den Städten ab einer Gemeindegröße von 100.000 EW deutlich höher ist. Wien weist – nicht zuletzt aufgrund der U-Bahn – den höchsten Zuschussbedarf auf. Dies ist vor allem auf das immer größer werdende Angebot der Städte Graz, Linz, Innsbruck und Salzburg im Bereich des öffentlichen Verkehrs zurückzuführen.

Da die Städte eine regionale Versorgungsfunktion im Bereich des stadtregionalen ÖPNRV übernehmen, kommt der Zuschuss der Städte nicht nur der eigenen Bevölkerung, sondern auch der gesamten Bevölkerung in der Stadtregion zugute. In den Kernstädten der betrachteten Stadtregionen liegt der Anteil der „stadteigenen" Pendelnden[20] bei durchschnittlich 61 Prozent, ohne Wien durchschnittlich 46 Prozent (siehe nachfolgende Abbildung).

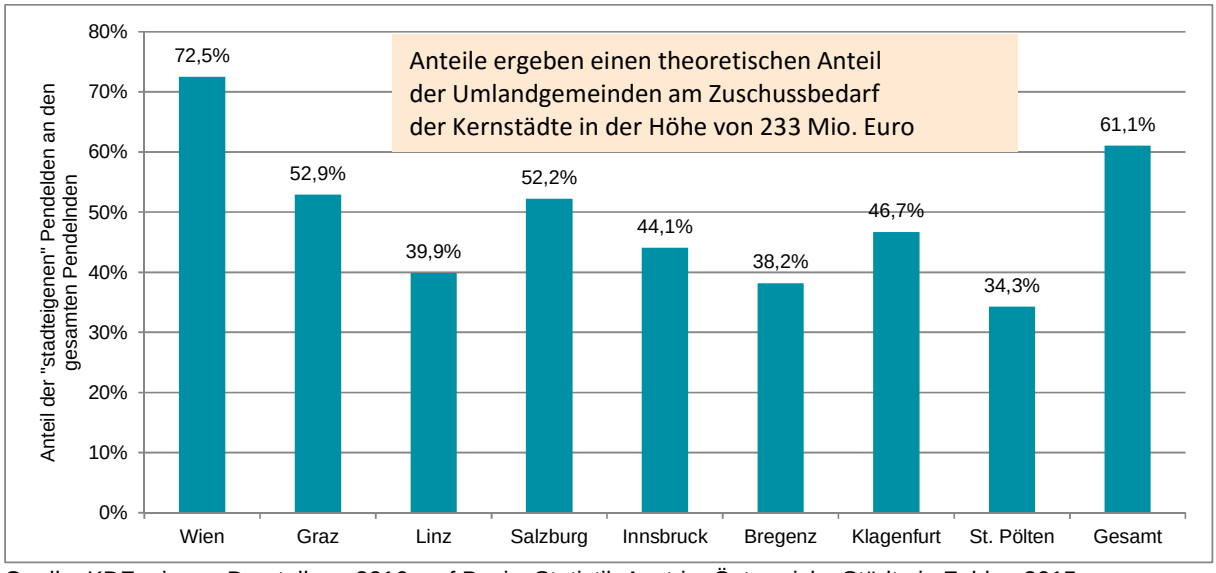
Tabelle 4: Pendelnde der Kernstädte

	Auspendelnde	Einpendelnde	Binnenpendelnde	Anteil "stadt-eigene" Pendelnde
Wien	90.619	302.721	708.457	***72,5%***
Graz	32.388	102.239	82.410	***52,9%***
Linz	28.653	124.382	53.828	***39,9%***
Salzburg	20.303	63.058	48.608	***52,2%***
Innsbruck	15.261	63.227	34.570	***44,1%***
Bregenz	7.174	16.209	2.846	***38,2%***
Klagenfurt	11.910	44.611	27.180	***46,7%***
St. Pölten	8.546	38.268	11.404	***34,3%***
Gesamt	***214.854***	***754.715***	***969.303***	***61,1%***

Quelle: KDZ: eigene Berechnungen 2016; auf Basis: Statistik Austria: Österreichs Städte in Zahlen 2015.
Anmerkung: „Stadteigene" Fahrgäste = AuspendlerInnen + BinnenpendlerInnen.

Die Kernstädte der betrachteten Stadtregionen (ohne St. Pölten[21]) weisen insgesamt im Jahr 2014 einen Zuschussbedarf von 725 Mio. Euro[22] auf. Geht man nun davon aus, dass ein Teil des Zuschussbedarfes eigentlich „nicht stadteigenen" Pendelnden zuzuordnen wäre, ergäbe dies einen Anteil der Umlandgemeinden am Zuschussbedarf der Kernstädte von 233 Mio. Euro[23]. Hier würde es daher einer entsprechenden Abgeltung durch die umliegenden Gemeinden (horizontaler Transfer) oder im Rahmen des Finanzausgleichs (vertikaler Transfer) bedürfen.

Abbildung 8: Anteil der „stadteigenen" Pendelnden an den gesamten Pendelnden in den Kernstädten



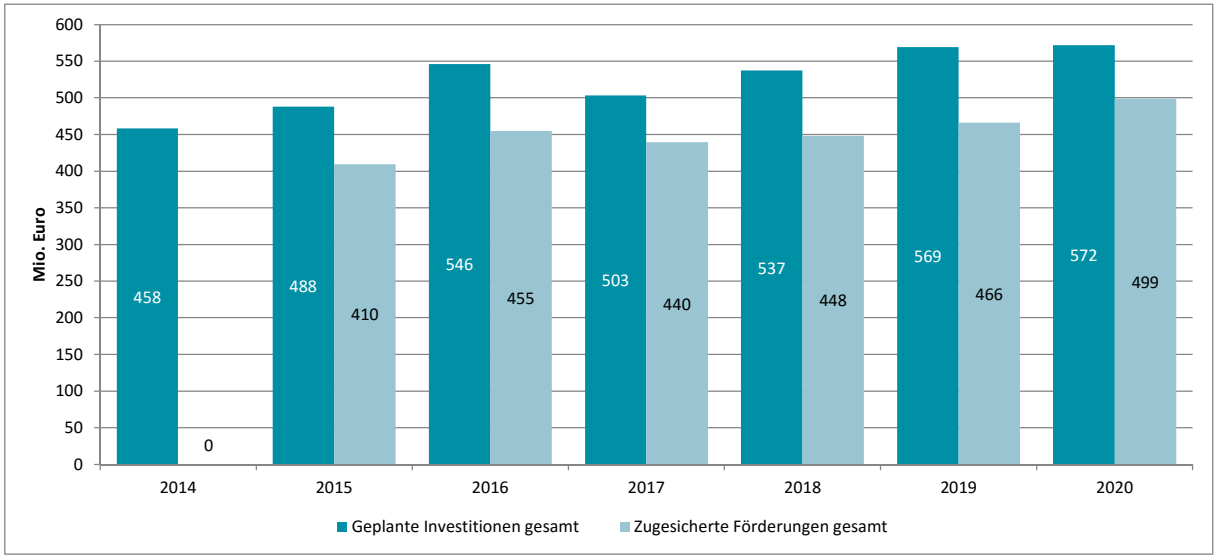
Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016; auf Basis: Statistik Austria: Österreichs Städte in Zahlen 2015.

[20] Aus Ermangelung einer Differenzierung der Fahrgastzahlen in den Städten nach Wohnort wird hier auf die Pendelstatistik zurückgegriffen. Hier ist jedoch nicht nur der öffentliche Verkehr, sondern auch der MIV mitumfasst. Es handelt sich hier daher um Näherungswerte.
[21] St. Pölten hat an der Erhebung Mitterer; Hochholdinger: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV, 2016 nicht teilgenommen.
[22] Werte basieren auf der Studie Mitterer; Hochholdinger: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV, 2016.
[23] Gesamtsumme ergibt sich aus den Einzelsummen jeder einzelnen Kernstadt (daher Anteil der „nicht stadteigenen" Pendelnden der jeweiligen Stadt am Zuschussbedarf der jeweiligen Stadt).

Zukünftige Investitionen

Für die Zukunft wird ein Anstieg der Investitionen erwartet. Die Investitionen in den Städten werden dabei einerseits für betriebsnotwendige Investitionen (Sanierung, Bestand Fahrzeuge), andererseits für zusätzliche Investitionen (Ausbau von Team und Fahrzeugen bzw. Strecken) verwendet. Treibende Kraft ist hierbei die steigende Bevölkerungsentwicklung in den Städten, aber auch im Stadt-Umland. Hinzu kommen die Ausgaben für den laufenden Betrieb, die aufgrund der hohen Personalintensität eine deutliche Dynamik aufweisen.

Abbildung 9: Geplante Investitionen und vertraglich zugesicherte Förderungen der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften 2014-2020



Quelle: Mitterer; Hochholdinger: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV, 2016, S. 38.

III Organisation, Steuerung und Finanzierung in den Stadtregionen

In den österreichischen Stadtregionen treffen an der Grenze zwischen den Kernstädten und ihrem Umland im ÖPNRV drei unterschiedliche Verkehrssysteme mit einer Vielzahl an AkteurInnen auf verschiedenen Verwaltungsebenen und aus der Privatwirtschaft aufeinander:

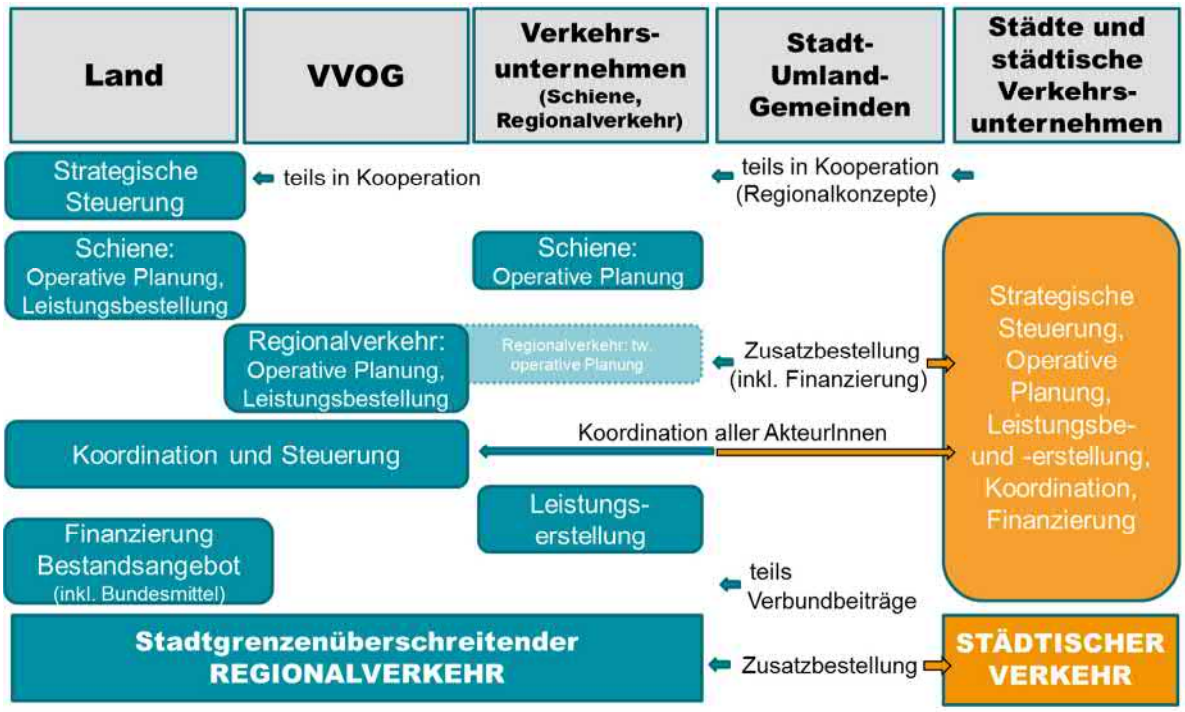
- Der **Schienenverkehr** als Rückgrat der regionalen Verkehrsbedienung;
- der **städtische ÖV**, welcher sich auf die städtische Erschließung und Bedienung konzentriert und schließlich
- der **Regionalbusverkehr**, der für die Bedienung in der Fläche außerhalb der Städte und den Außenzonen der Stadtregionen sorgt.

Insbesondere die Koordination dieser Systeme und Abstimmung der Angebote an den Übergängen zwischen den Verkehrsmitteln und Verwaltungsgebieten stellen eine komplexe Herausforderung für die Länder, Städte und Gemeinden dar.

Das Zusammenspiel der AkteurInnen in den Stadtregionen zur Optimierung des Gesamtverkehrssystems ist nur wenig reglementiert. Es gestaltet sich folglich und zumeist historisch gewachsen in den einzelnen Stadtregionen unterschiedlich.

Abbildung 10 veranschaulicht zusammenfassend die Rollenverteilung der zentralen AkteurInnen im stadtregionalen öffentlichen Verkehr.

Abbildung 10: AkteurInnen und Zuständigkeiten im stadtregionalen ÖPNRV



Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016.

Nachfolgende Kapitel beschäftigen sich mit den AkteurInnen im stadtregionalen ÖPNRV. Diese beinhalten die Rollen, die Verteilung der Zuständigkeiten nach Aufgabenbereichen und die Zusammenarbeit bei stadtgrenzüberschreitenden Verkehrsangeboten.

1 AkteurInnen und ihre Rollen

Im Wesentlichen sind vier zentrale Akteursgruppen im stadtregionalen ÖPNRV-System involviert und in unterschiedlichem Ausmaß an der Gestaltung des Angebotes beteiligt:

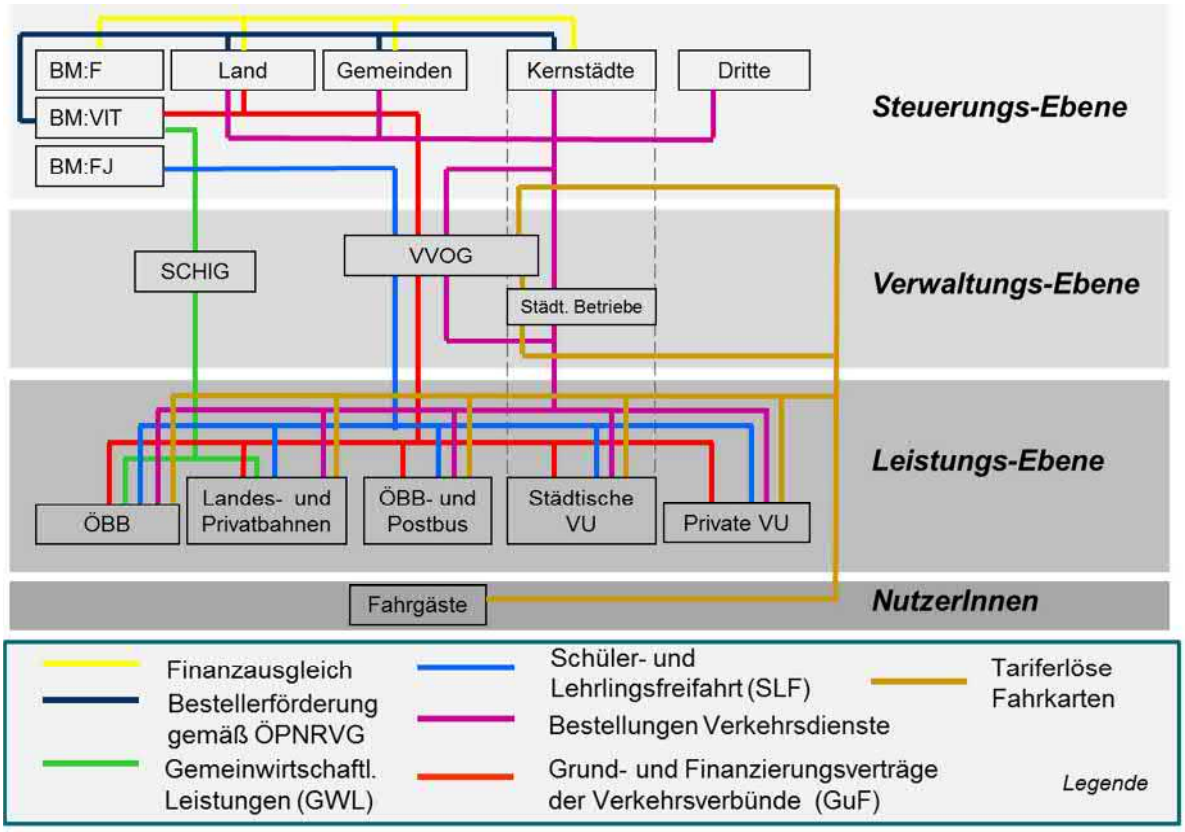
1. Die Gebietskörperschaften Bund, Länder sowie Städte und Gemeinden vorwiegend auf Steuerungsebene,
2. Die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (VVOG) und die SCHIG und teilweise auch die städtischen Betriebe vorwiegend auf der Verwaltungsebene,
3. Die Verkehrsunternehmen vorwiegend auf der Ebene der Leistungserbringung,
4. Die Fahrgäste als NutzerInnen.

Weitere AkteurInnen bzw. „Dritte“ spielen im stadtregionalen ÖPNRV eine eher untergeordnete Rolle. Im Einzelfall treten Verbände oder auch private Unternehmen als Besteller und Finanziers einzelner Verkehrsangebote auf, vor allem im ergänzenden Verkehr zu Randzeiten (z.B. Discobusse, Eventverkehre, Skibusse, Mikro-ÖV etc.). So ist beispielsweise für den Stadtverkehr in Innsbruck der Tourismusverband „Innsbruck und seine Feriendörfer“ als Besteller von Bedeutung.

Die Rollen der Akteursgruppen und einzelnen AkteurInnen sind nur wenig vordefiniert, sodass in den einzelnen Stadtregionen vielfach historisch bedingt und in Abhängigkeit des Verkehrsträgers, der Verkehrsart und des Bedienungsgebietes mehrere Beteiligte in unterschiedlichen Rollen auftreten können und je nach Anlassfall verschiedene Aufgaben übernehmen.

Abbildung 11 zeigt eine schematische Darstellung der Beteiligten und deren grundlegenden finanziellen Verflechtungen.

Abbildung 11: AkteurInnen und Finanzierungsströme im stadtregionalen ÖPNRV



Quelle: KDZ: eigene Bearbeitung 2016, auf Basis ÖStB 2013 nach IGV (Interessensgemeinschaft österreichischer Verkehrsverbünde).

Zwecks Übersichtlichkeit sind in der Grafik die einzelnen AkteurInnen nach ihrer vorwiegenden Rolle als Finanzgeber und Planer auf Steuerungsebene, Organisatoren auf Verwaltungsebene, Leistungserbringer oder Nutzer geordnet. Die Umsetzung und tatsächliche Vorgangsweise in den einzelnen Stadtregionen ist jedoch deutlich komplexer als die Grafik suggeriert. Die Rollen und Aufgaben variieren und vermischen sich[24]:

- Die Finanzierungen erfolgen gemeinschaftlich durch mehrere AkteurInnen in unterschiedlicher Form mit territorialem oder funktionalem Bezug und sind den Leistungen – auch aufgrund der unterschiedlichen budgetären Erfassung – häufig nicht mehr direkt zuordenbar. Die Besteller sind daher nicht immer mit den Finanziers ident.
- Die Aufgabenträgerschaft wird teilweise von den Städten an die städtischen Betriebe und von den Ländern an die VVOG übertragen.
- Die städtischen Verkehrsbetriebe treten teilweise sowohl auf der Verwaltungsebene als auch als Leistungserbringer auf.

Die unterschiedliche Vorgangsweise und die spezifischen Zuständigkeiten in den einzelnen Stadtregionen sind Gegenstand der Abschnitte III2 sowie IV: Die einzelnen Stadtregionen .

[24] Vgl. Grüblinger: Finanzierung von ÖV-Dienstleistungen im ländlichen Raum, in: Regionale Schiene 2/2015, S.38-39.

Nachfolgend werden die grundlegenden Rollen und Hauptaufgaben nach Akteursgruppen überblicksmäßig beschrieben.

1.1 Die Rolle der Gebietskörperschaften

Bund

Obwohl der Bund – vertreten durch das BMVIT als Hauptakteur – grundlegend für die übergeordnete strategische Planung und damit die Gestaltung der Rahmenbedingungen für das Gesamtverkehrssystem auf nationaler Ebene[25] zuständig ist, beschränkt sich seine Rolle im stadtregionalen ÖPNRV primär auf diejenige des Finanziers. Im Zuge der Finanzierung sind seitens des Bundes drei weitere Ministerien involviert:

- ❑ das BMFJ zur Abdeckung der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrten,
- ❑ das BMF über die Zuweisungen im Rahmen des Finanzausgleiches,
- ❑ das BMLFUW mit Förderungen für den Mikro-ÖV aus dem Klima- und Energiefonds (KLIEN).

Im Bereich der Schiene agiert das BMVIT mit der SCHIG (Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft GmbH) als Dienstleister. „Gegenstand des Unternehmens (SCHIG) ist die Erbringung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Errichtung, dem Betrieb, der Nutzung sowie der Verwertung von Schieneninfrastruktur.“[26] Das BMVIT beauftragt die SCHIG mit der Organisation und Abwicklung des Grundangebotes im Schienenverkehr und die SCHIG tritt parallel zu den Ländern und den VVOG als Besteller bzw. Auftraggeber bei den Eisenbahnunternehmen auf.

Hinsichtlich der Verkehrsdiensteverträge erfolgt aktuell eine Umgestaltung, wobei hier Vorarlberg eine Vorreiterrolle einnimmt. Eine Umstellung sämtlicher Verträge ist bis 2019 geplant. Künftig soll die Bestellung und Leistungskontrolle im Schienenverkehr österreichweit zentral über die SCHIG erfolgen, da aktuell aus vergaberechtlichen Gründen die Länder nicht über die SCHIG bestellen können. Die Planung der Verkehrsdienstleistungen soll zwischen Ländern bzw. VVOG sowie dem EVU erfolgen.

Da die Planungskompetenz für den Regionalverkehr (Bus und Schiene) primär bei den Ländern liegt, sieht sich der Bund in Bezug auf den ÖPNRV selbst eher als Koordinator der verbundgrenzüberschreitenden Verkehre.

Länder

Die Länder und ihre VVOG stellen die zentralen Akteure im öffentlichen Regionalverkehr dar. Die Ausnahme bildet der Gemeindeverband ÖPNV Unteres Rheintal in der gleichnamigen Stadtregion.

Den Ländern obliegt die strategische Planung und Steuerung der Regionalverkehre, die Erstellung der regionalen Verkehrskonzepte und Entwicklungspläne sowie die Konzessionsvergabe. Häufig werden sie dabei von den VVOG oder von Regionalverbänden unterstützt. Die Städte werden anlassbezogen im Rahmen von begleitenden Gremien und/oder Arbeitsgruppen in die Erstellung von Konzepten miteinbezogen.

[25] Im Gesamtverkehrskonzept Österreich oder beispielsweise durch die Erarbeitung von Qualitätsstandards im Busverkehr.
[26] Siehe https://www.schig.com/impressum/

Im Bereich der S-Bahn und des Schienenregionalverkehrs liegt die operative Planung und Umsetzung überwiegend in den Händen der Länder in enger Zusammenarbeit mit den Schienenverkehrsunternehmen[27]. Die Länder planen, finanzieren und bestellen das über das Schienengrundangebot hinausgehende Angebot im ÖPNRV. Die Länder sind gemeinsam mit ihren VVOG auch für verkehrsträgerübergreifende Agenden (Schnittstelle Straße – Schiene) zuständig, sowie für die die Koordination der AkteurInnen (stadtgrenzüberschreitend) und die Abstimmungen zwischen Bahn, Regionalbus und städtischen Verkehren. Diese Aufgaben werden jedoch in den einzelnen Stadtregionen in stark unterschiedlichem Ausmaß wahrgenommen.

Die Tarif- und Leistungsbestellungen der Länder im Regionalbusverkehr hingegen werden mehrheitlich über die VVOG abgewickelt. Auf das Angebot in den Kernstädten haben die Länder und VVOG mit Ausnahme der einbrechenden Linien nur wenig Einfluss.

Als Gesellschafter finanzieren die Länder einen Teil des Organisationsaufwandes der VVOG und leisten teilweise auch Investitionsbeiträge an die VVOG. [28] Darüber hinaus fungieren sie als Fördergeber für die Städte und Gemeinden für den städtischen ÖPNV.[29] Vereinzelt sind die Länder auch an den Verkehrsbetrieben der Kernstädte (z.B. Salzburg AG) beteiligt.

Städte und Gemeinden:

Die Städte und Gemeinden sind in den Stadtregionen in unterschiedlicher Intensität am ÖPNRV-System beteiligt:

In den großen Städten finanzieren und organisieren die Städte zu einem großen Teil eigenständig das städtische Angebot im ÖPNV. Sechs der untersuchten Kernstädte verfügen über eigene städtische Verkehrsbetriebe, welche in unterschiedlichem Umfang die ÖPNRV-Aufgaben der Stadt übernehmen.

In einzelnen Bundesländern leisten Städte und Gemeinden einen verpflichtenden finanziellen Beitrag zum Nah- und Regionalverkehr an die VVOG oder das Land (Verbundbeiträge). Darüber hinaus werden Stadtverkehre und weitere Zusatzangebote von den Gemeinden und Städten direkt bei den Verkehrsunternehmen (z.B. Städtische Betriebe) oder bei den VVOG bestellt und abgegolten.

Die strategische Steuerung und Planung des regionalen ÖPNRV obliegt primär den Ländern, so dass sich die Rolle der Städte in Bezug auf die regionale Planung in einigen Stadtregionen auf eine beratende Funktion beschränkt. Eine Besonderheit zeigt das Untere Rheintal. Hier übernehmen die Gemeinden im Rahmen eines Gemeindeverbandes die Planung und Steuerung des gesamten stadtregionalen Busverkehrs.

Zusätzlich sind Städte an mehreren Privatbahnen beteiligt, die Verkehrsdiensteverträge mit der SCHIG abgeschlossen haben (z.B. Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen [Wien], Salzburger Lokalbahn [Salzburg AG], Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH [Innsbruck]).[30]

Weitere Informationen zur Rolle der Städte und Gemeinden siehe Abschnitt 4.3.

[27] Ausnahme VOR: Er übernimmt auch im Schienenverkehr weitgehend die Aufgaben der Länder.
[28] Vgl. Grüblinger: Finanzierung von ÖV-Dienstleistungen im ländlichen Raum, in: Regionale Schiene 2/2015, S.38-39.
[29] z.B. Finanzierungsbeiträge zu Infrastrukturmaßnahmen und zur Betriebsmittelbeschaffung oder Zuzahlungen bei Zusatzbestellungen.
[30] Vgl. BMVIT: Gemeinwirtschaftlicher Leistungsbericht 2013, S. 7.

1.2 Die Rolle der Verkehrsverbünde bzw. Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften

Gemäß den Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999 bestehen flächendeckend für Österreich aktuell sieben Verkehrsverbünde bzw. Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (VVOG). Ein Verkehrsverbund entsteht kraft privatrechtlicher Verträge zwischen den Gebietskörperschaften (Grund- und Finanzierungsverträge) einerseits sowie zwischen den Gebietskörperschaften bzw. deren VVOG und den einzelnen Verkehrsunternehmen andererseits (Verkehrsdiensteverträge).[31] Die räumliche Ausdehnung der Verbünde entspricht im Wesentlichen und mit Ausnahme des VOR (drei Bundesländer übergreifend) den Verwaltungsgebieten der Länder. Für die betrachteten Stadtregionen sind folglich die jeweiligen VVOG der Länder zuständig.

Die VVOG fungieren als Verwaltungs- und Managementebene zwischen den Ländern und den Verkehrsunternehmen. Ihr primärer Zweck ist die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs durch Koordination des Verkehrs- und Tarifangebots. „In ihrer Funktion als Besteller und Koordinator agieren sie als Drehscheibe zwischen den Gebietskörperschaften, den Verkehrsunternehmen und den sonstigen Systempartnern.“[32] Die Gebietskörperschaften gehen jedoch bei der Bestellung von Verkehrsdienstleistungen und als Gesellschafter der Organisationen in den Bundesländern teilweise stark unterschiedlich vor, so dass auch die Rollen und Aufgaben der VVOG in den Stadtregionen variieren.

Ausgehend vom ursprünglichen „Kerngeschäft“[33], der Entwicklung von Rahmenvorgaben für die Festsetzung und Weiterentwicklung des Verbundtarifes (Tarifhoheit), der Koordination der Bestellung von Verkehrsdienstleistungen und der Qualitätskontrolle sowie von Marketing- und Vertriebsaktivitäten (inkl. Kundeninformation) wurde die Rolle vieler VVOG im Laufe der vergangenen Jahre tendenziell ausgeweitet und gestärkt.

Die VVOG haben Aufgaben von den Ländern übernommen oder übertragen bekommen. Im Zuge der Umstellung der Verkehrsdiensteverträge auf Bruttobestellungen[34] verlagern sich weitere Planungsagenden von den Verkehrsunternehmen zu den VVOG. Der erweiterte Aufgabenbereich umfasst bei der Mehrheit der VVOG demnach:

- ❑ Abrechnung und Zuscheidung der Erlöse einschließlich SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt. (Einnahmenaufteilung);
- ❑ Operative Verkehrsplanung und Fahrplangestaltung;
- ❑ Abwicklung von Verkehrsdiensteverträgen und Bestellung von Verkehrsdienstleistungen (Verkehrsdiensteverträge zwischen VVOG und Verkehrsunternehmen);
- ❑ Planung und Durchführung der Ausschreibungsverfahren von Verkehrsdienstleistungen;
- ❑ Unterstützung der Länder bei der strategischen Planung und Anhörung bei Konzessionsvergaben;
- ❑ Koordination und Abstimmung der AkteurInnen und Verkehrsangebote.

Deutlich mehr Aufgaben hat beispielsweise der VOR in der Stadtregion Plus übernommen: er unterstützt die Länder Niederösterreich und Burgenland bei der strategischen Planung und Steuerung, er setzt operativ um und plant und führt das intermodale und länderübergreifende

[31] Vgl. Rechnungshof: Verkehrsverbünde, 2014, S.13.
[32] Vgl. Rechnungshof: Verkehrsverbünde, 2014, S. 127.
[33] Vgl. ÖPNRV-G § 16 bzw. 18.
[34] Beim Bruttovertrag gibt das Verkehrsunternehmen die Fahrscheineinnahmen an den Auftraggeber weiter. Dieser zahlt dem Verkehrsunternehmen ein Entgelt in Abhängigkeit von den gefahrenen Kilometern, unabhängig davon, wie viele Fahrgäste das Leistungsangebot nutzten. Somit trägt das Verkehrsunternehmen nur das Kostenrisiko der vereinbarten Leistungserbringung. Das Einnahmenrisiko geht auf den Auftraggeber über.

Verkehrsmanagement. Die Rolle der VVOG in Vorarlberg hingegen beschränkt sich auf die Tarifvorgabe, die Definition von Qualitätskriterien und das gemeinschaftliche Marketing. Weitere Aufgaben werden hier von den Gemeindeverbänden wahrgenommen.

Mit zunehmender Umstellung auf Bruttoverträge bei den Verkehrsdiensteverträgen verändert sich die Rolle der VVOG von der ursprünglich überwiegenden Koordinationsfunktion immer mehr in Richtung volle Ergebnis- und Einnahmenverantwortung.[35]

Österreichweit sind die VVOG in der Interessensgemeinschaft Österreichischer Verkehrsverbünde (IGV) gemeinschaftlich organisiert.

1.3 Die Rolle der Verkehrsunternehmen

Bezüglich der Rolle der Verkehrsunternehmen im stadtregionalen Verkehr müssen grundlegend drei Gruppen unterschieden werden:

- ❑ die städtischen Verkehrsbetriebe, welche zumeist überwiegend im Eigentum der Städte stehen,
- ❑ die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), welche im regionalen stadtgrenzüberschreitenden Verkehr die zentralen Verkehrsachsen bedienen und
- ❑ die Verkehrsunternehmen im Regionalbusverkehr und die privaten Anbieter im städtischen Gebiet.

In sechs Kernstädten der betrachteten Stadtregionen gibt es **städtische Verkehrsbetriebe**, welche in unterschiedlichem Ausmaß die ÖPNRV-Aufgaben der Stadt übernehmen:

- ❑ Graz: Holding Graz Linien (HGL)
- ❑ Innsbruck: IVB (Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH)
- ❑ Klagenfurt: Stadtwerke Klagenfurt
- ❑ Linz: Linz AG Linien
- ❑ Salzburg: Salzburg AG
- ❑ Wien: Wiener Linien

Ergänzend zu den ÖBB als Hauptakteur leisten bei den **Eisenbahnverkehrsunternehmen** in den Stadtregionen folgende Landes- und Privatbahnen einen Beitrag zum ÖPNRV-Angebot:

- ❑ Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, Stadtregion Plus;
- ❑ Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H. (NÖVOG): Mariazellerbahn, Stadtregion St. Pölten;
- ❑ Raaberbahn (Raab-Ödenburg-Ebenfurter-Eisenbahn AG [ROeEE]), Stadtregion Plus;
- ❑ Salzburger Lokalbahn (Salzburg AG), Stadtregion Salzburg;
- ❑ Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH, Stadtregion Innsbruck;
- ❑ Steiermärkische Landesbahnen, Stadtregion Graz;
- ❑ Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH, Stadtregion Graz;
- ❑ Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H., Stadtregion Linz.

Im **Regionalbusverkehr** gibt es eine Vielzahl an unterschiedlichen Anbietern, die zumeist über die VVOG koordiniert werden. Die größten davon sind:

- ❑ ÖBB-Postbus GmbH
- ❑ Dr. Richard Verkehrsbetrieb KG

[35] Vgl. Rechnungshof: Verkehrsverbünde, 2014, S. 127.

- Blaguss Reisen GmbH
- Bajer-Bus Verkehrsbetriebe GmbH
- Graz-Köflacher Bahn- und Busbetrieb GmbH
- Innbus Regionalverkehr GmbH
- Albus Salzburg Verkehrsbetrieb GmbH
- Südburg Kraftwagen-Betriebs-Gesellschaft m.b.H. & CO.KG

Während die städtischen Verkehrsbetriebe teilweise sehr selbstständig agieren und auch Planungsagenden für die städtischen Verkehrsangebote übernehmen, ziehen sich die Unternehmen im Regionalbusverkehr zunehmend auf die Leistungserbringung zurück. Die Fahrpläne für die Regionalbusse werden in der Regel durch die VVOG erstellt, wobei die Regionalbusunternehmen beratend mitwirken.

Die Eisenbahnverkehrsunternehmen hingegen übernehmen wesentliche Teile der operativen Planung, wie beispielsweise die Fahrplangestaltung nach übergeordneten Rahmenvorgaben des Landes und des Bundes. Sie nehmen in Zusammenarbeit mit den Ländern bzw. den VVOG starken Einfluss auf die operative Planung und Gestaltung des Angebotes im stadtgrenzüberschreitenden ÖPNRV. Das Schienenverkehrsangebot stellt häufig auch eine Vorgabe für die Gestaltung der städtischen Verkehre dar, deren Fahrpläne in der Regel an diejenigen der Schienenverkehrsachsen angepasst werden. Damit nehmen die Eisenbahnverkehrsunternehmen Einfluss auf das ÖPNRV-Angebot in den Städten.

Im Rahmen der Umstellung der Verkehrsdiensteverträge auf Bruttoverträge verlagern sich die Rolle und der Einfluss der Verkehrsunternehmen sukzessive in Richtung VVOG. Auch existieren nur noch in einzelnen Bundesländern unabhängig von den VVOG mehr oder weniger institutionalisierte Kooperationsplattformen der VU (z.B. ARGE VU Kärnten).[36]

2 Die Verteilung der Aufgaben und Zuständigkeiten in den Stadtregionen

In Abbildung 12 und den folgenden Abschnitten werden die acht ausgewählten Stadtregionen und die jeweiligen AkteurInnen im ÖPNRV entsprechend ihren Zuständigkeiten und Aufgaben bei der Steuerung und Organisation des ÖPNRV zugeordnet und gegenübergestellt. Die Gliederung folgt den Hauptaufgabenbereichen:

- Strategische Steuerung,
- Operative Planung,
- Bestellung von Verkehrsdienstleistungen,
- Koordination und
- Leistungserbringung.

Darüber hinaus wird innerhalb der Aufgabenfelder nach regionaler Schiene, städtischem Verkehr der Kernstädte und Regionalbus differenziert.

Diese Informationen basieren vorrangig auf Experteninterviews mit VertreterInnen der zuständigen Gebietskörperschaften, der VVOG und der städtischen Verkehrsunternehmen. Es ist jedoch zu beachten, dass in dieser überblickenden und schematischen Gegenüberstellung lediglich die Hauptverantwortlichkeiten und Hauptzuständigkeiten wiedergegeben werden können. Weitere Informationen für einzelne Linien oder Verkehrsangebote in den einzelnen Stadtregionen finden sich in Kapitel IV Die einzelnen Stadtregionen .

[36] Vgl. Rechnungshof: Verkehrsverbünde, 2014, S. 127.

Abbildung 12: Die Verteilung der Zuständigkeiten im stadtregionalen ÖPNRV (überwiegende Zuständigkeit), Teil 1

		Stadtregion Plus	Stadtregion Graz	Stadtregionen	Stadtregion Linz	Stadtregion Salzburg
Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)						
Aufgabenträgerschaft	*Schiene*	VOR; Wiener Lokalbahn: Länder Wien und NÖ	Land Stmk		Land OÖ (auch RegioTram) LiLo: Stadt Linz und Land OÖ	Land Sbg
	städtischer Verkehr (Kernstadt)	Stadt Wien	Stadt Graz		Stadt Linz	Salzburg AG
	Regionalbus	VOR	Land Stmk	Land OÖ		Land Sbg
		vereinzelt Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft durch einzelne Gemeinden				
ÖPNV-Strategische Planung	*Schiene*	Bund und Länder, Unterstützung VOR	Bund und Land Stmk		Bund und Land OÖ	Bund und Land Sbg
	städtischer Verkehr (Kernstadt)	Stadt Wien	Stadt Graz		Stadt Linz Linz AG Linien	Stadt Salzburg Salzburg AG
	Regionalbus	Länder, Unterstützung VOR und PGO	Land Stmk	Land OÖ		Land Sbg
Planung und Gestaltung des Angebotes (Operative Planung und Umsetzung)						
	Schiene	VOR, Länder und EVU	Land Stmk mit EVU		Land OÖ und EVU, Infrastruktur: Schiene OÖ GmbH	Land Sbg mit EVU, Salzburger Lokalbahn (SLB): Salzburg AG
	städtischer Verkehr (Kernstadt)	Wiener Linien	Holding Graz Linien		Linz AG Linien	Salzburg AG
	Regionalbus	VOR	StVG	OÖVG		SVG
		vereinzelt Planung und Gestaltung des Angebotes durch Gemeinden in Kooperation mit städtischen Betrieben und/oder VVOG				
			Tarifhoheit VVOG			
Bestellung Verkehrsleistungen	*Schiene*	SCHIG VOR, (Land Bgld) Wiener Lokalbahn: Land NÖ und Stadt Wien	SCHIG Land Stmk		SCHIG Land OÖ LiLo: Stadt Linz und Land OÖ RegioTram: OÖVG	SCHIG Land Sbg Salzburger Lokalbahn: SVG
	städtischer Verkehr (Kernstadt)	Stadt Wien	Stadt Graz		Stadt Linz	Salzburg AG
	Regionalbus	VOR	StVG	OÖVG		SVG
		vereinzelt Direktbestellungen durch Gemeinden				
Koordination und Abstimmung						
Koordination AkteurInnen		keine gesamthafte institutionalisierte Koordination der ÖPNV-AkteurInnen in der Stadtregion				
Abstimmung Verkehrsangebote						
	Schiene	VOR	Land Stmk		Land OÖ	Land Sbg
	städtischer Verkehr (Kernstadt)	Wiener Linien	Holding Graz Linien		Linz AG Linien	Salzburg AG
	Regionalbus	VOR	Land Stmk	OÖVG		SVG
Leistungserbringung						
	städtischer Verkehr (Kernstadt)	Wiener Linien	Holding Graz Linien		Linz AG Linien	Salzburg AG (Obus), "Albus", Dritte (Dieselbus)
	Schiene und Regionalbus			EVU, VU		

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

Abbildung 13: Die Verteilung der Zuständigkeiten im stadtregionalen ÖPNRV (überwiegende Zuständigkeit), Teil 2

	Stadtregionen			
	Stadtregion Innsbruck	Unteres Rheintal	Stadtregion Klagenfurt	Stadtregion St. Pölten
Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)				
Aufgabenträgerschaft				
Schiene	Land Tir	Land Vbg	Land Ktn	VOR
städtischer Verkehr (Kernstadt)	IVB (Innsbrucker Verkehrsbetriebe als beauftragte Aufgabenträgerorganisation)	Stadt Bregenz	Stadt Klagenfurt	Stadt St. Pölten (mit Unterstützung VOR)
Regionalbus	Land Tir	GV ÖPNV Unteres Rheintal	Land Ktn	VOR
	vereinzelt Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft durch einzelne		vereinzelt Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft durch Gemeinden	
ÖPNV-Strategische Planung				
Schiene	Land Tir	Bund und Land Vbg	Bund und Land Ktn	Bund und Land NÖ, Unterstützung VOR
städtischer Verkehr (Kernstadt)	Stadt Innsbruck IVB (Innsbrucker Verkehrsbetriebe)	Stadt Bregenz	Stadt Klagenfurt Klagenfurter Stadtwerke	Stadt St. Pölten (mit Unterstützung VOR)
Regionalbus	Land Tir	Land Vbg	Land Ktn	Land NÖ VOR
Planung und Gestaltung des Angebotes (Operative Planung und Umsetzung)				
Schiene	VTG	Land Vbg mit EVU	Land Ktn mit EVU	VOR, Länder und EVU
städtischer Verkehr (Kernstadt)	IVB (Innsbrucker Verkehrsbetriebe)	Stadt Bregenz	Stadtwerke Klagenfurt	Stadt St. Pölten (mit Unterstützung VOR)
Regionalbus	VTG	GV ÖPNV Unteres Rheintal; qualitative Vorgaben: VVV	VKG und VU (funktionale Ausschreibung)	VOR
	vereinzelt Planung und Gestaltung des Angebotes durch Gemeinden in Kooperation mit städtischen Betrieben und/oder VVOG		vereinzelt auch Gemeinden (tw. in Kooperation mit Stadt Klagenfurt)	
	Tarifhoheit VVOG			
Bestellung Verkehrsleistungen				
Schiene	SCHIG VTG Zusatzleistungen Stubaitalbahn: VTG	SCHIG Land Vbg	SCHIG VKG	SCHIG VOR
städtischer Verkehr (Kernstadt)	IVB	Stadtwerke Bregenz GmbH	Stadt Klagenfurt (In-House)	VOR
Regionalbus	VTG	GV ÖPNV Unteres Rheintal	VKG, vereinzelt Direktbestellungen durch Gemeinden	VOR
	vereinzelt Direktbestellungen durch Gemeinden			
Koordination und Abstimmung				
Koordination AkteurInnen	Koordination erfolgt im Rahmen der ÖV-Stabstelle vom Land Tirol und der Stadt	Koordination im Krafftahrlinienverkehr über Gemeindeverband	keine gesamthafte institutionalisierte Koordination der ÖPNV-AkteurInnen in der Stadtregion	
Abstimmung Verkehrsangebote				
Schiene	Land Tir	Land Vbg	Land Ktn und VKG	VOR
städtischer Verkehr (Kernstadt)	IVB (Innsbrucker Verkehrsbetriebe)	Stadt Bregenz	Stadtwerke Klagenfurt	Stadt St. Pölten (mit VOR)
Regionalbus	VTG	GV ÖPNV Unteres Rheintal	VKG	VOR
Leistungserbringung				
städtischer Verkehr (Kernstadt)	IVB Tram Innbus GmbH	Stadtwerke Bregenz GmbH (Stadtbus Bregenz)	Stadtwerke Klagenfurt mit Stadt Klagenfurt	Dritte (ÖBB-Postbus GmbH; Marke: LUP)
Schiene und Regionalbus	EVU, VU			

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

2.1 Strategische Steuerung: Übergeordnete Vorgaben und Planungen

Die politische Verantwortung und formale Zuständigkeit für die strategische Steuerung des ÖPNRV, d.h. die Vorgabe der grundlegenden Strukturen und der Zielvorgaben sowie die Erstellung von übergeordneten Konzepten und Planungen, ist österreichweit über die gesetzliche Zuweisung der Aufgabe ÖPNRV (Siehe Kapitel 2) einheitlich geregelt. Die gesetzlichen Bestimmungen lassen jedoch viele Fragen der Aufgabenwahrnehmung und Umsetzung insbesondere an den System-Schnittstellen offen, so dass in einzelnen Stadtregionen neben den primären AufgabenträgerInnen auch weitere AkteurInnen maßgeblich an der strategischen Steuerung beteiligt sind und auch die Aufgabenverteilung zwischen den Gebietskörperschaften, VVOG und Dritten variiert.

Aufgabenträgerschaft

Gemäß ÖPNRV-G liegt die Sicherstellung des Grundangebotes im Schienennah- und Regionalverkehr im Aufgabenbereich des Bundes. Für die Planung des gesamten Nah- und Regionalverkehrs sowie die Finanzierung der über das Grundangebot hinausgehenden Leistungen sind jedoch die Länder gemeinschaftlich mit den Gemeinden zuständig. Damit teilen sich der Bund und die Länder die Zuständigkeit für den Schienenverkehr bzw. den Eisenbahnverkehr.

In den Stadtregionen werden die ÖPNRV-Aufgaben demnach zu einem großen Teil von den Ländern und den Kernstädten entsprechend den territorialen Zuständigkeiten getragen: Die Städte im Bereich der städtischen Verkehrslinien und die Länder im Bereich der regionalen, flächenhaften Bedienung in der Stadtregion außerhalb der Kernstädte sowie der einbrechenden Linien inklusive dem Schienenverkehr der ÖBB (Zusatzbestellungen). Die Aufgabenträgerschaft bei stadtgrenzüberschreitenden Verkehren ist teilweise unklar. Die Aufgaben werden in vielen Fällen ebenfalls nach dem Territorialprinzip aufgeteilt (z.B. Linzer Lokalbahn: Stadt Linz und Land Oberösterreich). Eine Ausnahme bildet das Untere Rheintal: Hier nehmen die Gemeinden der Region die Aufgabe der ÖPNRV-Bedienung im Regionalbusverkehr gemeinschaftlich im Rahmen des Gemeindeverbandes ÖPNV Unteres Rheintal wahr.

Die weiteren Gemeinden in den anderen Stadtregionen werden in der Regel nur partiell, beispielsweise über eine anteilige Mitfinanzierung, in die Aufgabenerfüllung einbezogen. In Einzelfällen nehmen jedoch auch wenige größere Gemeinden ihre Aufgabenträgerschaft wahr, indem sie eigene Verkehre organisieren und finanzieren und bei den VVOG oder den städtischen Verkehrsbetrieben bestellen (z.B. Leonding in der Stadtregion Linz, Ebenthal in der Stadtregion Klagenfurt, Tulln in der Stadtregion Plus, etc.)

In der Stadtregion Plus wurde die Aufgabenträgerschaft von den Ländern Niederösterreich und Burgenland zur Gänze und vom Land Wien zum Teil an die VVOG der Ostregion, den VOR, übertragen. Die Aufgabenträgerschaft und die Kompetenzen des VOR umfassen auch den Schienenverkehr (speziell S-Bahn). Damit ist in der Stadtregion Plus als einzige Stadtregion mit dem VOR eine verwaltungsgrenzen- und verkehrsträgerüberreifende Organisation gegeben. Im Gemeindeverband Unteres Rheintal besteht eine gemeinschaftliche regionale Zuständigkeit und Organisation zumindest im Bereich des Regionalbusverkehrs.

Eine Übertragung der Aufgabenträgerschaft erfolgte auch in den Kernstädten Salzburg und Innsbruck. Dort haben die städtischen Verkehrsbetriebe die Aufgabenträgerschaft für den städtischen ÖPNV. In Innsbruck ist die IVB zudem Verkehrskoordinator der Stadt Innsbruck.

ÖPNRV-Strategische Planung – Berücksichtigung von Stadtregionen

Der Bund ist grundlegend für die hochrangige strategische Steuerung im öffentlichen Verkehr zuständig und gestaltet die Rahmenbedingungen für das Gesamtverkehrssystem (vgl. Gesamtverkehrsplan für Österreich). Im Nah- und Regionalverkehr beschränkt sich die planende Zuständigkeit des Bundes jedoch auf das Grundangebot im Schienenverkehr, das er über die SCHIG als verwaltende Organisation und überwiegend mit den ÖBB als Leistungserbringer organisiert und steuert.

Die strategische Planung des Regionalverkehrs und der stadtgrenzüberschreitenden Verkehre obliegt hingegen den Ländern. In der Ostregion ist daran auch maßgeblich der VOR beteiligt, der die Länder unterstützt. Wesentlichen Einfluss auf die strategische Steuerung nehmen auch die VVOG in den Stadtregionen Salzburg (SVG) und Innsbruck (VTG). In den anderen Stadtregionen werden die VVOG zumeist anlassbezogen und in unterschiedlichem Ausmaß in die strategische Planung einbezogen. Teilweise werden bei den strategischen Planungsentscheidungen die Kernstädte und im Anlassfall auch Gemeinden beispielsweise in Form von begleitenden Gremien wie Steuerungsgruppen und Arbeitsgruppen einbezogen (siehe Abschnitt 4). Die Rolle des Bundes im ÖPNRV beschränkt sich auf die Mitfinanzierung.

In den Kernstädten erfüllen entweder die Städte selbst oder in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen städtischen Verkehrsbetrieben (Linz AG Linien, Salzburg AG, IVB, Klagenfurter Stadtwerke) die Aufgabe der strategischen Planung, der Erarbeitung und Vorgabe von übergeordneten Konzepten und Plänen.

Die zentralen, für den stadtregionalen ÖPNRV relevanten Konzepte und Planungsdokumente der Länder sind in nachfolgender Tabelle aufgelistet.

Tabelle 5: Übersicht: Konzepte und Planungen für die Stadtregionen

		Konzepte und Planungen nach dem räumlichen Bezug		
		Stadt	**Umland / Region**	**Bundesland**
Stadtregion	**Plus (Wien)**	Fachkonzept Mobilität (2015); STEP 2025;	Konzept Stadtregion Plus 2011	Gemeinsame regionale Mobilitätsstrategie in den Mobilitätskonzepten der Länder Wien, NÖ und Burgenland
	Graz	Grazer Mobilitätskonzept 2020; Stadtentwicklungskonzept 4.0 (2013)	Regionales Verkehrskonzept Graz und Graz Umgebung 2010	Steirisches Gesamtverkehrskonzept 2008+
	Linz	Verkehrskonzept für Linz (wird überarbeitet)	Verkehrskonzept Großraum Linz	Gesamtverkehrskonzept OÖ 2005; Strategisches Schienenverkehrskonzept
	Salzburg	Räumliches Entwicklungskonzept 2007	Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden 2013; Kooperatives Raumkonzept für die Kernregion Salzburg 2013	Landesmobilitätskonzept (salzburg.mobil.2025); Masterplan
	Innsbruck		Entwicklungskonzept für den öffentlichen Verkehr im Tiroler Zentralraum 2009	Mobilitätsprogramm 2013-20; ZukunftsRaum Tirol_2011 (Strategien zur Landesentwicklung)
		Mobil 21 - Mobilitätskonzept für Innsbruck und den Großraum (ab 2014)		
	Unteres Rheintal	Bregenz. Leitbild für Verkehr und Mobilität 2011; General-verkehrskonzept Bregenz 2014	Mobil im Rheintal (Schlussbericht 2011)	Verkehrskonzept Vorarlberg 2006
	Klagenfurt	Mobilitätsplan der (Innen)stadt 2011; Stadtentwicklungskonzept 2020+		MOMAK 2035; Regionalverkehrsplan 2011; Aktionsplan Mobilität 2009
	St. Pölten	Generalverkehrskonzept St. Pölten 2014		Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interview und eigener Recherchearbeiten.

Die Stadtregion als Planungsraum wird aktuell in den bestehenden Verkehrskonzepten nur wenig berücksichtigt:

- Auf Bundesebene (Gesamtverkehrskonzept Österreich) spielen die Stadtregionen keine Rolle. Die Zuständigkeit für die stadtregionale Abstimmung der AkteurInnen und Angebote wird bei den Ländern und Städten verortet.[37]
- In den Landesverkehrskonzepten werden die Stadtregionen mit Ausnahme der Stadtregion Plus in der Regel nicht gesondert betrachtet. Die über die Verkehrsplattform der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) gemeinschaftlich von den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland erarbeitete regionale Strategie „Mobilität in der Ostregion – eine gemeinsame Strategie“ ist in den Verkehrskonzepten der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland verankert.

Gesonderte Verkehrskonzepte für die Kernstädte und ihr Umland finden sich in den Stadtregionen:

- Graz: Regionales Verkehrskonzept Graz und Graz Umgebung 2010
- Linz: Verkehrskonzept Großraum Linz
- Innsbruck: Mobil 21 - Mobilitätskonzept für Innsbruck und den Großraum (Stadt Innsbruck in Zusammenarbeit mit dem Planungsverband Innsbruck und Umgebung); Entwicklungskonzept für den öffentlichen Verkehr im Tiroler Zentralraum 2009
- Unteres Rheintal: Konsensorientiertes Planungsverfahren Mobil im Rheintal (Schlussbericht 2011)

In einigen Stadtregionen bestehen im Bereich der Raum- und Regionalplanung Planungsgemeinschaften oder -verbände (häufig Mehrzweckverbände) der Städte mit ihren Umlandgemeinden (z.B. Regionalverband Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden, Regionalverband Innsbruck und Umgebung etc.), die sich in ihren Konzepten auch mit dem Thema ÖPNRV beschäftigen und teilweise auch aktiv an der Erstellung regionaler Verkehrskonzepte beteiligt sind. Beispielhaft sind hier genannt:

- Planungsgemeinschaft Ost (PGO): Konzept Stadtregion Plus 2011
- Regionalverband Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden mit Land Salzburg: Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden 2013
- Grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen dem Land und der Stadt Salzburg sowie dem Regionalverband Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden: Masterplan Kooperatives Raumkonzept für die Kernregion Salzburg 2013

2.2 Operative Planung und Umsetzung: Planung und Gestaltung des Angebotes

Die strategischen Vorgaben der Länder und Städte für den ÖPNRV in den Stadtregionen sind in weiterer Folge durch die Planung der erforderlichen Infrastrukturen und die konkrete Gestaltung der Angebote in Form von Linienplänen, Fahrplänen und Einsatzplänen (Fahrzeugumlauf- und Dienstpläne) operativ umzusetzen. Im Wesentlichen besteht die operative Planung im stadtregionalen ÖPNRV in der Optimierung bestehender Fahrleistungen und zu einem

[37] Experteninterview BMVIT vom 25.4.2016.

geringeren Teil in der Neugestaltung von Angeboten. Diese Aufgabe wird in den einzelnen Stadtregionen je nach Verkehrsmittel und Bedienungsgebiet bzw. auch häufig projektbezogen von unterschiedlichen AkteurInnen erfüllt:

Die Gestaltung des Angebotes und auch der Fahrpläne erfolgt **bei der Schiene und auch den S-Bahnlinien** im Wesentlichen in enger Abstimmung zwischen den ÖBB bzw. den anderen Eisenbahnunternehmen (z.B. Raaber Bahn) und den Ländern. Die Eisenbahnunternehmen übernehmen wesentliche Teile der operativen Planung wie beispielsweise die Fahrplangestaltung (nach übergeordneten Rahmenvorgaben des Landes) und nehmen damit starken Einfluss auf die Gestaltung des Angebotes im stadtgrenzüberschreitenden ÖPNRV. In der Stadtregion Innsbruck und in der Stadtregion Plus spielen die VVOG (VTG und VOR) eine zentrale Rolle bei der Gestaltung des Schienenangebots, in der Stadtregion Salzburg betreibt die Salzburg AG die Salzburger Lokalbahn.

Im **Bereich des städtischen öffentlichen Verkehrs** agieren die Kernstädte bzw. die städtischen Betriebe im Wesentlichen eigenständig bei der Planung und Gestaltung des Angebotes. Im Bedarfsfall werden die Fahrpläne auf die Bahnverbindungen abgestimmt und angepasst.

Im **Regionalbusverkehr** hingegen obliegt die Planung im Wesentlichen den VVOG bzw. im Unteren Rheintal dem Gemeindeverband ÖPNV Unteres Rheintal. Teilweise erfolgt die Planung in Zusammenarbeit mit Städten bzw. den städtischen Verkehrsbetrieben, teilweise aber auch parallel zu den städtischen Planungen. Die Verkehrsunternehmen übernehmen im Zuge der Umstellung auf Bruttobestellungen[38] immer weniger Planungsaufgaben. Nur in der Stadtregion Klagenfurt werden die Verkehrsunternehmen und/oder Regiegesellschaften durch die funktionale Ausschreibung aufgefordert, die Angebote zu gestalten. Bei Zusatzbestellungen sind auch einzelne Gemeinden aktiv an der operativen Planung beteiligt.

Bei **stadtgrenzüberschreitenden Verkehren** werden verschiedene Vorgangsweisen bei der Verteilung der operativen Aufgaben praktiziert: Oft sind die Zuständigkeiten historisch gewachsen, bei neuen Projekten wird die Zuständigkeit zum Teil anlass- oder projektbezogen bilateral geklärt. In der Stadtregion Plus werden stadtgrenzüberschreitende Linien grundsätzlich durch den VOR geplant. In der Stadtregion Klagenfurt liegt beispielsweise die Zuständigkeit für die operative Planung bei stadtgrenzüberschreitenden Verkehren in Abhängigkeit des überwiegenden Verkehrsaufkommens (Binnenverkehr oder Quell-/Zielverkehr) entweder bei den Stadtwerken Klagenfurt oder der VVOG.

Die Tarifhoheit liegt in allen Stadtregionen bei den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften, die Städte und Gemeinden können jedoch ergänzende Tarife anbieten oder aber Ausgleichszahlungen aufgrund günstigerer städtischer Tarife (z.B. Klosterneuburg und Schwechat) an die VVOG leisten.

Die Vorgabe von Qualitätskriterien und deren Kontrolle wird von den einzelnen AkteurInnen unterschiedlich geregelt. Es gibt diesbezüglich keine einheitliche Vorgangsweise und keine einheitlichen Standards.[39]

[38] Beim Bruttovertrag gibt das Verkehrsunternehmen die Fahrscheineinnahmen an den Auftraggeber weiter. Dieser zahlt dem Verkehrsunternehmen ein Entgelt in Abhängigkeit von den gefahrenen Kilometern, unabhängig davon, wie viele Fahrgäste das Leistungsangebot nutzten. Somit trägt das Verkehrsunternehmen nur das Kostenrisiko der vereinbarten Leistungserbringung. Das Einnahmenrisiko geht auf den Auftraggeber über.

[39] Vgl. Rechnungshof: Verkehrsverbünde, 2014, S. 118-119

2.3 Bestellung Verkehrsdienstleistungen

Nur im **städtischen Bereich** und teilweise auch im Schienenverkehr erfolgt die Bestellung der Leistungen bei den erbringenden Verkehrsunternehmen im Rahmen eines Verkehrsdienstevertrages direkt durch die politisch verantwortliche Stelle bzw. die Aufgabenträger. In den Kernstädten der Stadtregionen bestellen entweder die Städte selbst oder ihre städtischen Betriebe (Salzburg AG und IVB). Ausnahmen bilden die Städte St. Pölten und Bregenz. Für die Stadt St. Pölten übernimmt der VOR die Bestellung und in Bregenz bestellt die Stadtwerke Bregenz GmbH den Stadtbus Bregenz.

Im **Regionalbusverkehr** schließen überwiegend die VVOG im Auftrag der Länder als Besteller und Auftraggeber die Verkehrsdiensteverträge mit den Unternehmen ab. Nur in Vorarlberg erfolgt die Bestellung der Dienstleistungen unabhängig von der VVOG durch die ÖPNRV-Gemeindeverbände (z.B. Gemeindeverband ÖPNV Unteres Rheintal). In den übrigen Stadtregionen treten die Gemeinden nur vereinzelt als Besteller auf. Sie bestellen bei den VVOG, den Verkehrsbetrieben der Kernstädte (z.B. Ebenthal und Leonding) und/oder anderen Verkehrsunternehmen zusätzliche lokale Verkehre/Verkehrsdienstleistungen.

Die Bestellungen der Verkehrsdienstleistungen bei den Busunternehmen erfolgen im Wesentlichen in Form von Bruttobestellungen[40]. Eine Ausnahme bildet die Stadtregion Klagenfurt bzw. das Land Kärnten, in dem die Verkehrsdienstleistungen von der VKG nach funktionellen Kriterien für vordefinierte Gebiete ausgeschrieben und beauftragt werden. Demzufolge schloss die VKG mit allen Verkehrsunternehmen Verkehrsdiensteverträge als Nettoverträge in Form von Dienstleistungskonzessionsverträgen ab[41].

Im **Schienenverkehr** ist für das Grundangebot der Bund zuständig, welcher im Wesentlichen mit der SCHIG (Schieneninfrastrukturgesellschaft) als verwaltende Organisation und Besteller agiert. Die Zusatzbestellungen erfolgen im Gegensatz zum Regionalbusverkehr in den meisten Stadtregionen direkt von den Ländern an die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nur in der Stadtregion Plus und in den Stadtregionen Innsbruck und Klagenfurt werden die Schienenleistungen von den VVOG (VOR, VTG und VKG) bestellt. Vereinzelt – wie beispielsweise bei der Wiener Lokalbahn und auch der Linzer Lokalbahn - treten die jeweiligen Länder und Städte gemeinsam als Besteller auf.

2.4 Koordination und Abstimmung

Die Koordination der AkteurInnen an der Schnittstelle zwischen den Gebietskörperschaften – primär den Ländern – und den Verkehrsunternehmen zählt zu den Kernaufgaben der VVOG in den jeweiligen Bundesländern. Gemäß ÖPNRV-Gesetz sind die VVOG primär für die Harmonisierung und Weiterentwicklung der Tarife sowie der Koordination der Bestellung von Verkehrsdiensten zuständig[42]. Im Verbund mit den Verkehrsunternehmen sollen sie zur Optimierung des Gesamtangebotes des ÖPNRV im Interesse der Sicherstellung der Benutzung unterschiedlicher öffentlicher Verkehrsmittel auf Grund eines Verbundtarifes beitragen.

[40] Beim Bruttovertrag gibt das Verkehrsunternehmen die Fahrscheineinnahmen an den Auftraggeber weiter. Dieser zahlt dem Verkehrsunternehmen ein Entgelt in Abhängigkeit von den gefahrenen Kilometern, unabhängig davon, wie viele Fahrgäste das Leistungsangebot nutzten. Somit trägt das Verkehrsunternehmen nur das Kostenrisiko der vereinbarten Leistungserbringung. Das Einnahmenrisiko geht auf den Auftraggeber über.
[41] Vgl. Rechnungshof: Verkehrsverbünde, 2014, S. 106.
[42] Vgl. ÖPNRV-G 1999 idF. BGBl. I Nr. 59/2015, §4, §17 und §18.

Diese Koordinationsfunktion wird von den VVOG in den Stadtregionen in unterschiedlichem Ausmaß wahrgenommen. Der Verbund konstituiert sich über ein Grundgerüst an vielfältigen privatrechtlichen, zumeist bilateralen Verträgen zwischen den Gebietskörperschaften, den Verkehrsverbünden und den Verkehrsunternehmen, in denen die grundlegenden Beziehungen definiert sind. Die VVOG sind in den meisten Stadtregionen zunächst für die Beziehung zu den Verkehrsunternehmen für die Tarifbildung (Tarifhoheit) und Leistungsbestellung im Bereich der Regionalbuslinien zuständig. Die Länder koordinieren die AkteurInnen an den Schnittstellen zu den Eisenbahnunternehmen (Ausnahme VOR) und initiieren ergänzende Aktivitäten, um die Beteiligten und Angebote zu unterstützen. Beispielhaft für eine koordinierende Einrichtung der Länder sei hier das regionale Mobilitätsmanagement NÖ genannt, bei dem regionale Verkehrskoordinatoren als erste AnsprechpartnerInnen im Bereich der ÖV-Agenden für alle AkteurInnen fungieren. In der Stadtregion Innsbruck wurde die ÖV-Stabstelle vom Land Tirol und der Stadtregion Innsbruck als koordinierende Plattform für VerkehrsplanerInnen und FinanzexpertInnen aus Stadt und Land eingerichtet. Der Bund übernimmt im Schienenverkehr eine koordinierende Funktion nur bei Verbundgrenzen überschreitenden Verkehren oder auch beim Fahrplanwechsel in Form der ÖBB-Fahrplankonferenzen. Vereinzelt ergreifen auch Städte die Initiative und organisieren Treffen der AkteurInnen, um sich auszutauschen und abzustimmen.

Eine gesamthafte verkehrsträger- und stadtgrenzüberschreitende, institutionalisierte Koordination aller Beteiligten auf Ebene der Stadtregionen ist jedoch nicht gegeben. Die Zusammenarbeit erfolgt zumeist bilateral zwischen einzelnen AkteurInnen, selten jedoch übergreifend über alle Systeme, Ebenen und Verwaltungsgrenzen.

Über den Gemeindeverband ÖPNV Unteres Rheintal erfolgt zumindest im Regionalbusverkehr eine stadtregionale Koordination der Städte und Gemeinden mit den Verkehrsunternehmen und auch dem VVV. Im Sonderfall des VOR besteht aufgrund der Übertragung der Aufgabenträgerschaft im ÖPNRV sowie des Zusammenfalls der Stadt- mit der Landesgrenze bzw. der Doppelfunktion von Wien als Stadt und Land sowohl eine verkehrsträger- als auch eine verwaltungsgrenzenübergreifende gemeinschaftliche Organisation. Die Stadt-Umland-Gemeinden sind darin jedoch nicht vertreten.

Mit Ausnahme des VOR gibt es in der Regel auch keine gesamthafte verkehrsträgerübergreifende Abstimmung des Angebotes zwischen den Verkehrsträgern bzw. -mitteln. In der Regel und traditionell bedingt orientiert sich der Schienenregionalverkehr am Schienenfernverkehr und die Regionalbusse sowie die städtischen Angebote arrangieren sich rund um das Schienenverkehrsangebot.

Weitere Informationen zur Zusammenarbeit zwischen den AkteurInnen finden sich in Kapitel III 4.

2.5 Leistungserbringung

Im Zuge der Umstellung der Verkehrsdiensteverträge auf Bruttobestellungen[43] beschränkt sich der Beitrag der Verkehrsunternehmen im regionalen Kraftfahrlinienbereich zunehmend auf die Leistungserstellung. Als Vertragspartner (Verkehrsdiensteverträge) der VVOG erstellen sie das Angebot nach detaillierten Vorgaben (Fahrplan und Qualitätsvorgaben). Eine diesbezügliche

[43] Beim Bruttovertrag gibt das Verkehrsunternehmen die Fahrscheineinnahmen an den Auftraggeber weiter. Dieser zahlt dem Verkehrsunternehmen ein Entgelt in Abhängigkeit von den gefahrenen Kilometern, unabhängig davon, wie viele Fahrgäste das Leistungsangebot nutzten. Somit trägt das Verkehrsunternehmen nur das Kostenrisiko der vereinbarten Leistungserbringung. Das Einnahmenrisiko geht auf den Auftraggeber über.

Ausnahme stellt die Organisation in der Stadtregion Klagenfurt dar. Hier erfolgt eine funktionale Ausschreibung und Bestellung der Verkehrsbedienung innerhalb eines vordefinierten Gebietes, so dass die VerkehrsdienstleisterInnen (Verkehrsunternehmen und/oder Regiegesellschaften) einen wesentlichen Teil der Detailplanung und Ausgestaltung des Angebotes übernehmen.

Leistungserbringer in den Kernstädten sind mit Ausnahme der Stadt St. Pölten die städtischen Verkehrsbetriebe. Der Stadtverkehr LUP in St. Pölten wird von der Stadt geplant und über den VOR bestellt. Aktuell wird der Stadtbus LUP von der ÖBB-Postbus AG betrieben.

3 Finanzierung

Im Folgenden erfolgt eine Konzentration auf die organisatorischen Belange der Finanzierung, wobei insbesondere jene Aspekte betrachtet werden, in denen Unterschiede nach Stadtregionen bestehen. Im Zentrum stehen einerseits die Finanzierung der städtischen Verkehre sowie des Regional- und Nahverkehrs, andererseits die Ko-Finanzierungs-Verpflichtungen der Gemeinden.

Eine Übersicht zu den grundsätzlichen Finanzierungsverpflichtungen der einzelnen Gebietskörperschaften findet sich in Kapitel II „3 Finanzielle Rahmenbedingungen“.

Die Finanzierung im stadtregionalen ÖPNRV ist komplex. Die Informationen zu den Finanzierungsströmen der einzelnen AkteurInnen sind derzeit noch in Ausarbeitung und werden daher in einer ergänzenden Erhebung betrachtet.[44] In einem gesonderten Bericht sollen schwerpunktmäßig die Transferströme zwischen den Gebietskörperschaften dargestellt und ein Überblick zu den bestehenden Finanzierungsströmen gegeben werden, um ein Gesamtbild der Finanzierung im stadtregionalen ÖPNRV zu erhalten.

3.1 Finanzierung der städtischen Verkehre

Die Finanzierung des laufenden Zuschussbedarfes der städtischen Verkehre erfolgt in der Regel durch die Städte alleine. In einzelnen Bundesländern sind zusätzliche Landesförderungen grundsätzlich möglich, diese werden jedoch nur vereinzelt tatsächlich umgesetzt (z.B. laufende jährliche Förderung des Landes NÖ für den Betrieb des LUP in St. Pölten).

Beim Großteil der Bundesländer sind auch keine Förderungen bei städtischen Investitionsprojekten möglich. In einigen Bundesländern wurde darauf verwiesen, dass es keine gesetzlichen Grundlagen für Investitionsförderungen gibt, dass eine Förderung jedoch grundsätzlich möglich ist. In nur zwei Landeshauptstädten bestehen tatsächlich Förderungen (Linz: Förderungen von Fahrzeugen, Innsbruck: Investitionsförderung beim Regionalbahn-Neubau im Stadtgebiet).

In diesem Zusammenhang sind die Beteiligungsverhältnisse relevant. In Salzburg und Innsbruck sind die Städte nicht alleinige Eigentümer. In beiden Städten ist der allgemeine Zuschussbedarf jedoch ausschließlich durch die Stadt zu tragen. Der Anteil der Stadt bei der Salzburg AG beträgt nur 31,31 Prozent, der Anteil der Stadt bei den Innsbrucker Verkehrsbetrieben 45 Prozent. In den Städten Eisenstadt und St. Pölten bestehen keine eigenen Verkehrsbetriebe.

[44] Die Erhebung soll bis Ende 2016 abgeschlossen sein.

3.2 Finanzierung des Regional- und Nahverkehrs

Die Finanzierung des Regional- und Nahverkehrs im Busbereich erfolgt in allen Bundesländern in hohem Maß durch die Länder, während der Schienenregional- und -nahverkehr im Rahmen des Grundangebotes mehrheitlich vom Bund finanziert wird. Allerdings werden die Städte und Gemeinden je nach Bundesland in unterschiedlicher Höhe in die Finanzierung des ÖPNRV miteinbezogen. Grundsätzlich können hier zweierlei Finanzierungsverpflichtungen auf Gemeindeebene genannt werden:

- ❑ einerseits laufende Ko-Finanzierungsregelungen durch sämtliche Gemeinden eines Bundeslandes (im Rahmen von Verbundbeiträgen);
- ❑ andererseits Finanzierungsleistungen der Städte und Gemeinden bei Zusatzbestellungen.

In insgesamt drei Stadtregionen bestehen Verbundbeiträge (Linz, Salzburg, Klagenfurt), in der Stadtregion Graz hat nur die Stadt Graz eine Mitfinanzierungsverpflichtung. Die Höhe der Verbundbeiträge für die einzelnen Gemeinden ist dabei je nach Bundesland sehr unterschiedlich. In Oberösterreich werden 30 Prozent der Bestandsleistungen und 15 Prozent der Zusatzbestellungen über Verbundbeiträge finanziert. Für die Statutarstädte bestehen Sonderregelungen. In Salzburg werden keine Verbundbeiträge durch die einzelnen Gemeinden geleistet, sondern es erfolgt ein Vorwegabzug bei der Summe der Gemeinde-Bedarfszuweisungsmittel. Es handelt sich hier daher um indirekte Verbundbeiträge. In Kärnten werden Verbundbeiträge nach einem gesetzlich geregelten Schlüssel (nach Finanzkraft, Verkehrsaufkommen, Anzahl Verkehrsgüter/Haltestellen) eingehoben, womit ein Drittel des ÖPNRV finanziert wird. In der Stadtregion Unteres Rheintal bestehen gemeindeverbandsinterne Regelungen.

Bestehen durch Umlandgemeinden Zusatzbestellungen im ÖPNRV (bei den VVOG), so werden diese ebenfalls in unterschiedlichem Ausmaß durch die Länder gefördert. Ko-Finanzierungen des Landes bestehen in der Stadtregion Graz (33-50 Prozent), in der Stadtregion Innsbruck (33 Prozent) oder in Niederösterreich (30-50 Prozent). In den Stadtregionen Salzburg und Klagenfurt sind Landesförderungen grundsätzlich möglich, es bestehen hierfür jedoch keine gesetzlichen Vorgaben. In der Stadtregion Linz stehen uns keine Informationen zur Verfügung.

Zusätzlich ist vereinzelt auf Zusatzbestellungen von Umlandgemeinden bei den zentralen Städten hinzuweisen, welche von städtischen Betrieben erbracht werden. Bei diesen Linien handelt es sich teilweise um ältere Linien, wo es keine Ko-Finanzierung durch die Umlandgemeinden gibt (z.B. Buslinie 32 von Graz nach Seiersberg). Bei jüngeren Zusatzbestellungen von Umlandgemeinden bei städtischen Betrieben haben in der Regel die Umlandgemeinden die Ausgaben zu tragen.

Insgesamt erfolgte durch die InterviewpartnerInnen die Einschätzung, dass die bestehende Finanzierung im stadtregionalen ÖPNRV nicht ausreicht.

Abbildung 14: Finanzierung in den Stadtregionen, Teil 1

	Stadtregionen				
Thema	Stadtregion Plus			Stadtregion Graz	Stadtregion Linz
	Burgenland	Niederösterreich	Wien		
Finanzierung der nach Abzug der Verkehrsverbundabgeltung verbleibenden Abgänge	Städte finanzieren zu 100% selbst (Landesförderungen möglich, in Eisenstadt keine Landesförderung)	Städte finanzieren zu 100% selbst (Landesförderungen möglich)	Wien finanziert zu 100% (Unterstützt mit Bundesförderungen)	Graz finanziert zu 100%	Linz finanziert zu 100%
Beteiligungsverhältnis städtisches Unternehmen	Eisenstadt: kein eigener Verkehrsbetrieb	k.A.	100% Wien	100% Stadt Graz	100% Stadt Linz
Finanzierung städtischer Investitionsprojekte durchs Land	keine gesetzlichen Regelungen oder Strukturen, hängt von politischen Entscheidungen ab	k.A.	nein (Doppelfunktion Stadt und Land)	keine gesetzlichen Regelungen oder Strukturen, hängt von politischen Entscheidungen ab (z. B. Mitfinanzierung Straßenbahnen)	keine gesetzlichen Regelungen oder Strukturen, hängt von politischen Entscheidungen ab; Förderungen für Infrastrukturinvestitionen für Straßenbahnen (nicht Betrieb), Förderungen für Fahrzeuge
Ko-Finanzierung der Gemeinden beim Verkehrsverbund	keine Verbundbeiträge	keine Verbundbeiträge; Mitfinanzierung der Tarife durch Klosterneuburg und Schwechat; Ko-Finanzierung bei Park&Ride-Anlagen	nein (Doppelfunktion Stadt und Land)	keine Verbundbeiträge; Anteil Stadt Graz von 18%	Verbundbeiträge (30% Bestandsleistungen, 15% Zusatzbestellungen); Sonderregelung für Statutarstädte
Eigenbeitrag bei Zusatzbestellungen einzelner Gemeinden	keine Zusatzbestellungen	Förderung des Betriebes von öffentlichen Verkehrsleistungen nach NÖ Nahverkehrs-finanzierungsprogramm im Außmaß von 30-40% (abhängig von Finanzkraftkopfquote der Gemeinde(n)) möglich.	nein (Doppelfunktion Stadt und Land)	Anteil Gemeinde: 33-50%	k.A.
Einschätzung, ob Finanzierung ausreichend ist	nein	nein	nein, Bundesmittel sollten evaluiert werden	nein	nein, Bundesmittel sollten evaluiert werden

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

Abbildung 15: Finanzierung in den Stadtregionen, Teil 2

	Stadtregionen				
Thema	Stadtregion Salzburg	Stadtregion Innsbruck	Unteres Rheintal	Stadtregion Klagenfurt	Stadtregion St. Pölten
Finanzierung der nach Abzug der Verkehrsverbundabgeltung verbleibenden Abgänge	Stadt Salzburg finanziert zu 100%; Gebrauchsabgabe der Stadt direkt an Salzburg AG; weitere Verlustabdeckung oder Sonderfinanzierungen über Stadt	Innsbruck finanziert zu 100%	Bregenz finanziert zu 100%	Klagenfurt finanziert zu 100%	St. Pölten ist für die Finanzierung zuständig; der Betrieb wird durch Förderungen von Bund und Land mitfinanziert
Beteiligungsverhältnis städtisches Unternehmen	Salzburg Stadt trägt nur 31,31% an der Salzburg AG (Land 42,56%, Energie AG - Land 26,13%)	IVB: 51% Innsbrucker Kommunalbetriebe, 45% Stadt, 4 Prozent Land	100% Stadt Bregenz	100% Stadt Klagenfurt	kein eigener Verkehrsbetrieb
Finanzierung städtischer Investitionsprojekte durchs Land	keine gesetzlichen Regelungen oder Strukturen, hängt von politischen Entscheidungen ab	ja, z.B. Regionalbahn (Infrastruktur + Straßenbahnfahrzeuge) wird im Stadtgebiet zu 33,33% vom Land gefördert	keine gesetzlichen Regelungen oder Strukturen, hängt von politischen Entscheidungen ab	k.A.	keine gesetzlichen Regelungen oder Strukturen, hängt von politischen Entscheidungen ab
Ko-Finanzierung der Gemeinden beim Verkehrsverbund	Vorwegabzug von 3 Prozent bei den Gemeinde-BZ (indirekte Verbundbeiträge)	keine Verbundbeiträge	an den VVV leisten nur Bund und Land Beiträge; die Gemeinden zahlen ihren Anteil gemäß dem "kombinierten Einwohner-/ Haltestellenschlüssel" an den ÖPNV-GV	Tarifbeiträge der Gemeinde nach einem gesetzlich geregelten Schlüssel (LGB1 Nr. 22/1997) (nach Finanzkraft, Verkehrsaufkommen, Anzahl Verkehrsgüter/ Haltestellen),	keine Verbundbeiträge Ko-Finanzierung bei Park&Ride-Anlagen
Eigenbeitrag bei Zusatzbestellungen einzelner Gemeinden	mittels Einzelvereinbarungen/ Verhandlungssache	Anteil Gemeinden: 66,67% (Rest wird vom Land gefördert); Stadt Innsbruck: 100% (im Stadtgebiet Innsbruck)	Bestellung im Rahmen der Gemeindeverbände, gemeindeverbandsinterne Regelungen	Verhandlungssache	Förderung des Betriebes von öffentlichen Verkehrsleistungen nach NÖ Nahverkehrs-finanzierungsprogramm im Außmaß von 30-40% (abhängig von Finanzkraftkopfquote der Gemeinde(n)) möglich.
Einschätzung, ob Finanzierung ausreichend ist	nein	nein, Mittelverlagerung von MIV zu ÖV wäre notwendig, Mittel könnten effizienter eingesetzt werden	nein, größere Disparitäten zwischen städtischem und ländlichem Raum	nein	nein

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

4 Formen der Zusammenarbeit

In den zahlreichen Verträgen zwischen den Gebietskörperschaften, den VVOG und den Verkehrsunternehmen sind die grundlegenden Beziehungen und damit die Rahmenbedingungen für die Zusammenarbeit festgelegt. Die Prozesse der Koordination und Abstimmung, die Form und Regelmäßigkeit von Treffen sowie die Mitsprachemöglichkeiten der einzelnen Beteiligten sind hingegen nur wenig reglementiert. Daher basiert die Zusammenarbeit überwiegend auf traditionell gewachsenen Strukturen und häufig auch auf persönlichen Beziehungen. Die jeweiligen Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten bei neuen Projekten im stadtgrenzüberschreitenden ÖPNRV werden oft anlass- bzw. projektbezogen im Detail ausverhandelt.

4.1 Stadtgrenzüberschreitende Verkehre und Projekte (Beispiele)

Nachfolgende Auflistung (siehe Tabelle 6) beinhaltet die in den Interviews genannten Beispiele für stadtgrenzüberschreitende ÖPNRV-Projekte oder Linien, welche in gemeinschaftlicher Zusammenarbeit von Ländern, VVOG, Städten, Gemeinden und Verkehrsunternehmen realisiert worden sind oder sich in Umsetzung befinden.

Das Rückgrat für den stadtregionalen ÖPNRV und die stärkste Verbindung zwischen Kernstadt und Stadtumland bilden die **Bahnlinien**, die **Regional- und Lokalbahnverbindungen** aus der Region und die in vielen Stadtregionen als Transversal-Linie durchbindenden **S-Bahn-Linien**. Als Best Practices für eine gute Zusammenarbeit wurden in den Experteninterviews beispielhaft genannt:

- ❑ Neue S-Bahn-Stationen in Innsbruck (Stadtregion Innsbruck)
- ❑ „Gärtnerzug“ aus dem Seewinkel nach Wien als bedarfsorientiertes Zusatzangebot (Stadtregion Plus)
- ❑ Linzer Lokalbahn (LiLo, Stadtregion Linz)

Einzelne Lokalbahnlinien wie beispielsweise die Badner Bahn (Stadtregion Plus) oder die Stubaitalbahn (Stadtregion Innsbruck) sind direkt in das **städtische ÖPNV-Netz** bzw. das Straßenbahnnetz eingebunden und verbinden als **Nahverkehrsmittel die städtischen Gebiete mit dem Stadtumland**. Diese Linien benutzen innerhalb der Stadt das Straßenbahnnetz und werden als Lokal- bzw. Nebenbahnen im Stadtumland weitergeführt. Bei diesen Bahnen besteht daher traditionell eine sehr enge Zusammenarbeit bzw. eine Aufgabenteilung zwischen den Städten und den Ländern.

Aktuell befinden sich in den Stadtregionen Linz und Innsbruck diesbezügliche Projekte zur (weiteren) Verlängerung von Straßenbahnen aus der Kernstadt in das Stadtumland in Umsetzung:

- ❑ RegioTram Linz-Traun (Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 4 bis Traun ist bereits in Betrieb, im Herbst 2016 ist die Inbetriebnahme der Weiterführung bis zum Schloss Traun geplant, Stadtregion Linz). Die Verkehrsdienstleistungen der RegioTram werden zentral über die OÖVG bestellt.
- ❑ Neue Regionalbahn Völs-Rum (unter teilweiser Nutzung des bestehenden Straßenbahnnetzes, Fertigstellung bis 2020 geplant, Stadtregion Innsbruck)

Tabelle 6 Beispiele für stadtgrenzüberschreitende Verkehrsangebote und ÖV-Linien

Linie / Strecke	Beschreibung	Stadtregion
Bus Graz	einzelne Linien führen ins Stadt-Umland	Graz
Bedienung von Innsbrucker Umlandgemeinden durch die Innbus Regionalverkehr GmbH	Ein Teilgebiet im Innbrucker Stadtumland, die Gemeinde Hall in Tirol und das Stubaital werden von einem Tochterunternehmen der IVB, der Innbus Regionalverkehr GmbH bedient. Etwa 30 Prozent der Fahrzeuge fahren in die Region.	Innsbruck
S-Bahn-Stationen in Innsbruck	Neuerrichtung von fünf S-Bahn-Stationen im Innsbrucker Stadtgebiet unter Beteiligung der Stadt.	Innsbruck
Neubau Regionalbahn von Völs nach Rum	Die Strecke Völs-Rum wird künftig wie die Stubaitalbahn von den IVB betrieben. Im Stadtgebiet finanziert das Land ein Drittel, im Umland 100 Prozent der Baukosten.	Innsbruck
Bedienung von Lans	Die Gemeinde Lans ist durch die Straßenbahnlinie 6 und die Buslinie J direkt an das städtische ÖV-Netz von Innsbruck angebunden.	Innsbruck
Buslinie nach Krumpendorf	Die Linie nach Krumpendorf ist historisch gewachsen, wird durch die Klagenfurter Stadtwerke bedient und von der Stadt Klagenfurt finanziert. Die Bedienung der Umlandgemeinden liegt jedoch grundsätzlich im Aufgabenbereich der VKG laut RVP (Regionalverkehrsplan).	Klagenfurt
Buslinien nach Ebenthal	Bedienung der Umlandgemeinde Ebenthal erfolgt durch die Klagenfurter Stadtwerke im Rahmen einer IKZ (bilateraler Leistungs- und Kooperationsvertrag: Die Gemeinde subventioniert). Ebenthal wird nicht vom Verbund (VKG) koordiniert.	Klagenfurt
ÖPNV-Organisation Stadtregion Klagenfurt und Mobilitätsknotenpunkte	Anbindung der Verkehre aus dem Umland an denstädtische Verkehr in Klagenfurt durch Mobilitätsknotenpunkte (wird aktuell noch verhandelt, z.B. Keutschach-Viktring)	Klagenfurt
Anbindung der Mühlkreisbahn in Linz	Fehlende Abstimmung der Planungen des OÖVG und den Linz AG Linien, aktuell konnte noch keine Einigung erzielt werden.	Linz
Busbedienung von Leonding	Die Gemeinde Leonding ist durch 3 Autobuslinien der Linz AG Linien an Linz angebunden. Zusätzlich bestellt Leonding zwei Stadtteillinien bei der Linz AG Linien (Verkehrsdienstevertrag Leonding mit Linz AG Linien).	Linz
City-S-Bahn-Konzept	Teilstrecke (Phase I) startet im Herbst 2016 mit vorhandener Infrastruktur, erst in der zweiten Phase II werden im Rahmen des erforderlichen Infrastrukturausbaues die Gemeinden und auch Linz miteinbezogen.	Linz
Linzer Lokalbahn (LiLo)	Bahnstrecke Linz - Peuerbach/Neumarkt-Kallham: Eigentümer ist das Land OÖ und die Stadt Linz, Betreiber ist Stern & Hafferl	Linz
RegioTram nach Traun	Errichter und Eigentümer ist die Schiene OÖ GmbH (Land OÖ), der Betrieb erfolgt durch die Linz AG Linien (Verkehrsdienstevertrag Linz AG Linien mit OÖVV).	Linz
Bedienung von Wals-Siezenheim	Das an Salzburg angrenzende Gemeindegebiet ist durch 5 Allbus-Linien und die O-Buslinie 2 direkt an das städtische ÖV-Netz angebunden.	Salzburg
Mitbedienung des Stadtgebietes von St. Pölten durch die Regionalbusse und Abstimmung mit Stadtbussystem LUP	Regionalbus wird auch im Stadtgebiet genutzt und LUP-Haltestellen werden von den Regionalbussen mitbenützt. Regionalbusse bedienen auch zentrale Haltestellen (Schulen) im Stadtgebiet.	St. Pölten
"Gärtnerzug" aus dem Burgenland nach Wien	Einführung eines zusätzlichen Morgenzuges für PendlerInnen aus dem Seewinkel auf Initiative des Landes Burgenland (trotz unterschiedlicher Zuständigkeiten rasch funktioniert)	Stadtregion+
Erfolgsmodell VOR (Schienenverkehre, hereinbrechende Buslinien und Stichlinien der Wiener Linien)	Zusammenarbeit der drei Länder Niederösterreich, Wien und Burgenland in der Verkehrsverbund Ost-Region Ges.m.b.H zum Zweck der Organisation des Öffentlichen Personenverkehrs in der Ostregion.	Stadtregion+
Stichlinien Wien	Stichlinien ins Stadt-Umland, z.B. 26A nach Großenzersdorf	Stadtregion+
Erfolgsmodell ÖPNV Vorarberg, Landbus Unterland	Attraktives Verkehrsangebot und hohe ÖV-Nutzung im Unteren Rheintal	Unteres Rheintal

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

Die Führung von städtischen Bussen ins Stadtumland erfolgt auf dem bestehenden Straßennetz und bedarf folglich vergleichsweise geringer Adaptionen bzw. Investitionen in die Infrastruktur (z. B. Haltestellen oder Busspuren). In den untersuchten Stadtregionen gibt es daher einige Beispiele für die Erschließung bzw. Anbindung von angrenzenden Gemeinden durch städtische Buslinien der Kernstadt:

- Gemeinden an der Grazer Stadtgrenze (z.B. Seiersberg, Gössendorf, Raaba, Grambach, Stattegg, Stadtregion Graz)
- Gemeinden Ebenthal und Krumpendorf (Stadtregion Klagenfurt)
- Gemeinde Leonding (Stadtregion Linz)
- Gemeinden Groß-Enzersdorf und Schwechat (Stadtregion Plus)
- Gemeinde Wals-Siezenheim (Stadtregion Salzburg)

Die **Regionalbuslinien** fungieren einerseits in der Stadtregion als Zubringer zur Bahn und andererseits als Transportmittel primär für die Bevölkerung der Stadtumlandgemeinden in die Kernstadt. In den Stadtregionen bestehen bezüglich der in die Kernstadt „einbrechenden" Regionalbuslinien und deren Anknüpfung an das städtische Verkehrssystem unterschiedliche Lösungen. Als Beispiele für eine erfolgreiche gemeinschaftliche Umsetzung oder eine funktionierende Abstimmung der Angebote wurden insbesondere genannt:

- Landbus Unterland (Stadtregion Unteres Rheintal)
- Regionalbusse und Abstimmung mit Stadtbus LUP (Stadtregion St. Pölten)
- Integration Regionalbusse in Graz (Stadtregion Graz)
- Mobilitätsknotenpunkte Klagenfurt (Stadtregion Klagenfurt)

In Kapitel III5.1 „Positive Aspekte der Zusammenarbeit" werden die in den Experteninterviews aus den genannten Best Practices abgeleiteten positiven Aspekte der Zusammenarbeit beschrieben.

4.2 Die Zusammenarbeit der AkteurInnen im stadtregionalen ÖPNRV

Die Zusammenarbeit der AkteurInnen innerhalb der Verkehrsverbünde basiert auf einer Vielzahl an verschiedenen, häufig bilateralen Einzelverträgen zwischen zwei oder mehreren Beteiligten.[45] Damit sind für einzelne Beziehungen die Rahmenbedingungen für die bilaterale Zusammenarbeit vorgegeben. Es gibt jedoch selten eine gesamthafte Koordination und verbindliche Regelungen für die Form und Art der Zusammenarbeit aller AkteurInnen auf Ebene der Stadtregion. Insbesondere an der Schnittstelle zwischen den Kernstädten zu den Umlandgemeinden fehlen oft vertragliche Regelungen und es gibt nur selten eine institutionalisierte Zusammenarbeit unter Einbeziehung der kommunalen Ebene bzw. der Städte und der anderen Gemeinden in den Stadtregionen. Die Einbeziehung und Berücksichtigung der Gemeinden erfolgt überwiegend auf freiwilliger Basis und projekt- oder anlassbezogen.

Beispiel für eine institutionalisierte und erfolgreiche Zusammenarbeit auf kommunaler Ebene ist der **Gemeindeverband ÖPNV Unteres Rheintal**, in dem sämtliche Gemeinden in der

[45] z.B. Grund- und Finanzierungsvertrag, Verkehrsdiensteverträge, Kooperationsverträge, Verträge zur Einnahmenaufteilung, Durchführungsvereinbarungen und Subventionsverträge, Investitions- und Finanzierungsverträge bei Projekten, etc.

Stadtregion vertreten sind und über regelmäßige Versammlungen ihren Standpunkt einbringen können. In Niederösterreich hat das Land mit dem **Regionalen Mobilitätsmanagement** eine zentrale Institution bereitgestellt, die als Schnittstelle zwischen den Gemeinden, dem Land und dem VOR in allen Fragen der Mobilität dienen soll. Das Mobilitätsmanagement NÖ Mitte bildet beispielsweise den zentralen Ansprechpartner für ÖPNRV-Fragen in der Stadtregion St. Pölten. Auch im **VOR** ist die Zusammenarbeit zwischen der Kernstadt Wien und den Ländern Niederösterreich und Burgenland institutionalisiert geregelt.

Weitere Beispiele für eine institutionalisierte Zusammenarbeit im ÖPNRV der Stadtregion mit kommunaler Beteiligung sind:

- Graz als Mitglied im Lenkungsausschuss des Verkehrsverbundes
- Städtebund und Gemeindebund im VKG-Aufsichtsrat
- IKZ Klagenfurt-Ebenthal
- Planungsverband Innsbruck und Umgebung

Abstimmungen erfolgen überwiegend informell: durch laufenden Austausch basierend auf gewachsenen Beziehungen, regelmäßige Treffen als Arbeits- oder Steuerungsgruppen und anlass- oder projektbezogen.

Beispiele für laufende Zusammenarbeit sind:

- Fahrplanworkshop (Abstimmungsgespräch der AufgabenträgerInnen bzw. BestellerInnen mit der ÖBB auf Einladung des BMVIT),
- ÖV-Stabstelle vom Land Tirol und der Stadt Innsbruck für die Stadtregion,
- Fahrplandialoge bei Fahrplanwechsel in NÖ: Einbeziehung der Gemeinden und BürgerInnen,
- S-Bahn-Arbeitsgruppe Graz,
- Mobilitätsknotenpunkte Klagenfurt: Abstimmung zwischen Stadt Klagenfurt, den Umlandgemeinden und der VKG
- „Quartalsmeeting“ zwischen Land Burgenland, VOR und Verkehrsunternehmen.

Beispielhaft für anlass- und projektbezogene Zusammenarbeit in den Stadtregionen wurden erfasst:

- Masterplan Kooperative Raumentwicklung in der Stadtregion Salzburg
- ARGE Regionalbahn Völs-Rum
- Projektbezogene Arbeitsgruppe Stadtbus Eisenstadt
- Abstimmung Stadtbussystem LUP mit VOR
- Steuerungsgruppe für den Nahverkehrs-Ausbau von Bahnlinien in OÖ

Nachfolgende Tabelle bietet eine beispielhafte Auflistung der unterschiedlichen Ausprägungen der Zusammenarbeit in den Stadtregionen.

Tabelle 7 Beispiele der Zusammenarbeit von (einzelnen) AkteurInnen in den Stadtregionen

	Stadtregionen							
	Stadtregion Plus	Stadtregion Graz	Stadtregion Linz	Stadtregion Salzburg	Stadtregion Innsbruck	Unteres Rheintal	Stadtregion Klagenfurt	Stadtregion St. Pölten
Institutionalisierte Zusammenarbeit zwischen einzelnen AkteurInnen - Beispiele								
	VOR auf Länderebene: Generalversammlung, Aufsichtsratssitzungen und regelmäßige Jours fixes im Rahmen des VOR; **NÖ: Regionales Mobilitätsmanagement** (Nö.Regional.GmbH) als zentrale Ansprechpartner (Information, Projektbegleitung, Förderlotse) und Schnittstelle zwischen Gemeinde, VOR und Land	Stadt Graz Mitglied im Lenkungsausschuss des Verkehrsverbundes	Die NAVEG (Nahverkehrerrichtungsgesellschaft) des Landes und der Stadt Linz wurde 2006 aufgelöst.	Es gibt im Umland mehrere Gemeinde- bzw. Regionalverbände (z.B. Regionalverband Tennengau, Gemeindeverband ÖPNV-Flachgau)	Stadt Innsbruck in Zusammenarbeit mit dem Planungsverband Innsbruck und Umgebung: Verkehrskonzept Mobil 21;	**GV ÖPNV Unteres Rheintal**: regelmäßige Verbandsversammlungen	**IKZ Klagenfurt-Ebenthal**; Städtebund und Gemeindebund im VKG-Aufsichtsrat	**Mobilitätsmanagement NÖ Mitte** (Nö.Regional.GmbH) als zentrale Ansprechpartner (Information, Projektbegleitung, Förderlotse) und Schnittstelle zwischen Gemeinde, VOR und Land
	Konzessionsvergabe: erfolgt durch die Länder, es besteht jedoch eine Informationspflicht und ein Recht für Städte zur Stellungnahme							
Informelle Zusammenarbeit laufend - Beispiele								
	PGO (Planungsgemeinschaft OST): Länder und VOR: - **Plattform Regionalverkehr** (inkl. "Mobilität in der Ostregion - eine gemeinsame Strategie"); Bgld: **Planungs-Jours Fixes** (2-3 Wochen): VOR und Land Bgld; NÖ: **Fahrplandialoge bei Fahrplanwechsel:** VOR mit Gemeinden/BürgerInnen; Bgld: Quartalsmeeting: VOR, Verkehrsunternehmen, Arbeiterkammer, Land; **Forum** Verkehr und Mobilität.	**S-Bahn-Arbeitsgruppe**: TeilnehmerInnen und Einberufung nach Bedarf (ÖBB, Land, bei Bedarf Umlandgemeinden oder Stadt)			**ÖV-Stabstelle vom Land Tirol und der Stadt Innsbruck:** für Stadtregion (Verkehrsplaner und Finanzexperten aus Stadt und Land) und politische Steuerungsgruppe;	**Regelmäßige Treffen**: Informationsaustausch zwischen Verbänden, Verkehrsverbund und Land Vlbg.	**Regelmäßiger Austausch** zwischen **VKG und den Klagenfurter Stadtwerken; Mobilitätsknotenpunkte:** Abstimmung zwischen Stadt Klagenfurt, den Umlandgemeinden und der VKG.	**LUP-Jours fixes:** Organisation Stadt St. Pölten, TN: VOR, Land NÖ, VU. (5-6 Mal im Jahr); **ÖV-Jours fixes:** Organisation VOR, TN: Land NÖ, event. VU; **Fahrplandialoge** des regionalen Mobilitätsmanagements (1-2 Mal im Jahr)
	Interessensgemeinschaft der österreichischen Verkehrsverbünde (IGV): loser Zusammenschluss der VVOGs, der finanzierenden Gebietskörperschaften sowie der städtischen VU; Sitzungen mehrmals jährlich, Verbundtage alle zwei Jahre.							
Informelle Zusammenarbeit projekt- oder anlassbezogen - Beispiele								
	Zusammenarbeit **VOR mit dem Stadtumland-management** (SUM); Bgld: Projektbezogene AGs (z.B. Stadtbus Eisenstadt);	**Projektbezogene Treffen** zwischen Land, Umlandgemeinden, Stadt;	**Projektbezogene Treffen** auf Einladung des Landes; **Unterarbeitsgruppen** nach Bedarf; **Steuerungsgruppe** für den Nahverkehrs-Ausbau von Bahnlinien in OÖ (Initiative ÖBB)	**Masterplan Kooperative Raumentwicklung** in der Stadtregion Salzburg (grenzüberschreitend: Land und Stadt Sbg, Regionalverband, D); Projektbezogene Zusammenarbeit der Salzburg AG mit der SVG; **Abstimmung im Stadtumland** zwischen SVG und Gemeinden; Zukünftige **EuregioBahn.**	**Neubau Regionalbahn** von Völs nach Rum (von IVB betrieben): ARGE Regionalbahn (Land, VVT, IVB); **Tarifreform** der VTG und IVB; **Neuerrichtung von 5 S-Bahn-Stationen** in Innsbruck (Beteiligung Stadt)	**Planungsleitfaden** für Gemeindeverbände; **Plan B**: Absprache im Mobilitätsbereich, Bregenz und 5 Umlandgemeinden; **Regio Bodensee**: grenzüberschreitender Austausch zu ÖV-Themen zwischen Gemeinden in D, CH und A (27 Gemeinden)	**Abstimmung** zwischen den Konzessionsträgern auf basis ÖPNRV-G	**Abstimmung Stadtbussystem LUP** mit VOR, Land NÖ und VU (Koordination Stadt St. Pölten)

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

4.3 Möglichkeiten zur Mitwirkung und Gestaltung durch Städte und Gemeinden

Aus Sicht der Städte und Gemeinden ist der Einfluss auf die Planung und Gestaltung des regionalen ÖV-Angebotes beschränkt, da die Mitsprache bei der operativen Planung des Angebotes durch die VVOG rechtlich nicht geregelt ist. Die Einbeziehung der Städte und Gemeinden in die operative Planung erfolgt mit Ausnahme des Gemeindeverbandes ÖPNV Unteres Rheintal auf freiwilliger Basis. Nur die Städte Wien und Graz sind an den jeweiligen VVOG beteiligt und auch in deren Lenkungsgremien vertreten. Im Bundesland Kärnten sind die Gemeinden über den Städtebund und den Gemeindebund im Lenkungsgremium des VKG vertreten und können dort ihre Anliegen einbringen. Auch ist mit den direkten oder indirekten Verbundbeiträgen der Gemeinden in den Bundesländern Oberösterreich (Stadtregion Linz), Salzburg (Stadtregion Salzburg) und Kärnten (Stadtregion Klagenfurt) (siehe Abschnitt 3.2) kein Mitspracherecht bei der Angebotsgestaltung (Ausnahme Tarifgestaltung in Kärnten) verbunden. Die derzeitigen Verbundbeiträge stellen ein reines Finanzierungsinstrument dar. Grundsätzlich liegt auch die Tarifhoheit für den Regionalverkehr bei den VVOG, die die Tarife ohne Mitsprache der Städte und Gemeinden festlegen. Für Sondertarife innerhalb des Stadtgebietes werden von einzelnen Städten (z.B. Schwechat und Klosterneuburg) Ausgleichszahlungen an die VVOG geleistet.

Möglichkeiten zur aktiven Mitgestaltung am Angebot ergeben sich vor allem in Verbindung mit der Finanzierung zusätzlicher Verkehre oder aber anlassbezogen im Rahmen der Erstellung von Verkehrskonzepten und Projekten:

- In der Regel können die Städte und Gemeinden ergänzende Verkehre bei den VVOG oder aber auch die Umlandgemeinden bei den Städtischen Betrieben bestellen und deren Ausgestaltung (mit-)planen. So wird beispielsweise der Stadtverkehr in St. Pölten (LUP) von der Stadt geplant und beim bzw. über den VOR bestellt. Der Busverkehr Leonding wird von der Gemeinde direkt bei der Linz AG Linien bestellt. In den Bundesländern Tirol und Niederösterreich werden Zusatzbestellungen der Städte und Gemeinden teilweise auch von den Ländern mitfinanziert bzw. gefördert(z.B. Stadtverkehr St. Pölten). Darüber hinaus werden ergänzende kleinregionale Mobilitätslösungen und Bedarfsverkehre wie beispielsweise Anrufsammeltaxis oder Gemeindebusse (z.B. Gemeindebus Gerersdorf) gemeinschaftlich von den Gemeinden außerhalb der VVOG eigenständig organisiert. In Niederösterreich können Busse, Buszubringer, Rufbusse und Anrufsammeltaxis aber auch auf Wunsch der Gemeinden im Zusammenarbeit mit Land und VOR geplant werden. Bei Gemeindebussen stehen auch die Mobilitätsmanager zur Verfügung.
- Bei der Planung und Konzepterstellung sind in einigen Stadtregionen auch VertreterInnen der Städte und Gemeinden in Form von Planungsbeiräten eingebunden. Vereinzelt wirken auch Gemeindeverbände an der Konzepterstellung mit. Beispielsweise wurde das stadtregionale Konzept „Mobil 21“ (Stadtregion Innsbruck) gemeinschaftlich von der Stadt Innsbruck und dem Planungsverband Innsbruck und Umgebung erarbeitet. In der Stadtregion Graz wurden die Konzepte auf Ebene der Stadt, der Stadtregion und des Landes unter Einbeziehung der jeweils anderen AkteurInnen (Städte, Gemeinden, Land) erarbeitet und aufeinander abgestimmt.
- Darüber hinaus sind viele Gemeinden als Mitglieder projektbegleitender Arbeitsgruppen an der Umsetzung von regionalen Verkehrsprojekten beteiligt (z.B. S-Bahn-Arbeitsgruppe Stadtregion Graz, ARGE Regionalbahn Völs-Rum).

Zusätzlich bieten unterschiedliche Abstimmungsplattformen wie die Mobilitätsknotenpunkte in Klagenfurt, das Mobilitätsmanagement in NÖ, die ÖV-Stabstelle in Innsbruck oder ÖV-Jours fixes für Städte und Gemeinden die Möglichkeit, sich stärker in die Planung einzubringen. Bei regelmäßigen Veranstaltungen wie den Fahrplankonferenzen der ÖBB oder den Fahrplandialogen des regionalen Mobilitätsmanagements in NÖ bei Fahrplanwechsel und projektspezifischen Informationen können Städte und Gemeinden Stellung beziehen und ihre Bedarfe und Änderungsvorschläge darlegen. Inwieweit diese Vorschläge berücksichtigt werden liegt jedoch im Ermessen der ÖBB bzw. der VVOG. Einige – vor allem größere Städte und Gemeinden – wünschen sich daher eine verstärkte Einbeziehung bei Fahrplanänderungen bzw. der Planung des ÖV-Angebotes in der Stadtregion.

5 Positive und negative Aspekte der Zusammenarbeit sowie Optimierungsansätze

Im Rahmen der Interviews wurde um eine Einschätzung hinsichtlich der Erfolgsfaktoren der Zusammenarbeit, der kritischen Aspekte und Optimierungsansätze im stadtregionalen ÖPNRV gebeten.

5.1 Positive Aspekte der Zusammenarbeit

Bei der Betrachtung von positiven Aspekten der Zusammenarbeit wurde der Fokus auf jene Verkehre gelegt, welche über die Stadtgrenze gehen. Rein innerstädtische Verkehre sind daher nicht berücksichtigt.[46]

Organisatorische/Institutionelle Aspekte

Eine verstärkte institutionalisierte Zusammenarbeit wird als positiv wahrgenommen, wie dies insbesondere in Vorarlberg deutlich wurde. Durch die Bildung von Gemeindeverbänden entfallen Schnittstellenprobleme zwischen Städten und Stadt-Umland. Durch die starke Einbindung der Gemeindeebene ist auch ein deutlicher Wille zur aktiven Gestaltung durch die einzelnen Gemeinden erkennbar. Es besteht ein Bewusstsein auf Gemeindeebene, den stadtregionalen ÖPNRV als gemeinschaftliche Aufgabe zu verstehen.

In der Stadtregion Plus wurde darauf verwiesen, dass die institutionell bedingte enge Zusammenarbeit im Rahmen des VOR zwischen den einzelnen Bundesländern sich positiv auswirkt. Der VOR hat sich hier als Abstimmungsplattform zwischen den Bundesländern sowie als Schnittstelle zur ÖBB oder andere Verkehrsträgern bewährt. Entscheidungen können aufgrund der institutionalisierten Form schneller getroffen werden. Die gemeinschaftlich erarbeitete regionale Mobilitätsstrategie ist in den Verkehrskonzepten der Länder integriert.

In der Stadtregion St. Pölten wurde auf bestehende Synergien verwiesen, welche sich daraus ergeben, dass der Stadtbus und die Regionalbusse vom selben Unternehmen betrieben werden. Schnittstellenprobleme zwischen städtischen und regionalen Linien fallen damit weg.

Positiv kann auch eine gemeinsame Eigentümerstruktur sein (Beispiel Salzburg AG mit 43 Prozent Landesbeteiligung).

[46] Siehe auch Tabelle 6 Beispiele für stadtgrenzüberschreitende Verkehrsangebote und ÖV-Linien.

Planung

Das Vorhandensein von regionalen Strategien und Planungen wird ebenfalls positiv bewertet. In der Stadtregion Graz sind beispielsweise das Grazer Mobilitäts- und Stadtentwicklungskonzept mit dem regionalen Verkehrskonzept für Graz/Graz-Umgebung sowie mit dem steirischen Gesamtverkehrskonzept aufeinander abgestimmt. Dies bietet einen gemeinsamen Handlungsrahmen für alle Beteiligten.

In Kärnten wurde das Bestehen von funktionalen Ausschreibungen positiv beurteilt. Innerhalb eines vordefinierten Gebietes erfolgt die Ausschreibung und Bestellung so, dass die Verkehrsdienstleister (Verkehrsunternehmen und/oder Regiegesellschaften) einen wesentlichen Teil der Detailplanung und Ausgestaltung des Angebotes übernehmen und die Ausschreibung für Bedienungen für eine ganze Region erfolgt.

Eine intermodale Planung – beispielsweise im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes – erleichtert eine Planung und Steuerung des stadtregionalen Verkehrs. Insbesondere „Push-Faktoren“, wie z.B. die Parkraumbewirtschaftung werden hier positiv bewertet.

Koordination / Kommunikation

Eine verstärkte laufende Koordination und Einbindung der einzelnen AkteurInnen wird positiv eingeschätzt. Zu nennen ist hier insbesondere das Mobilitätsmanagement in Niederösterreich oder die Mobilitätspunkte in Kärnten.[47]

Ein regelmäßiger Informationsaustausch zwischen den einzelnen AkteurInnen wird als wesentlich eingeschätzt.

Interkommunale Kooperation

Die interkommunale Zusammenarbeit wurde überwiegend positiv eingeschätzt. Insbesondere eine klare vertragliche Regelung und die gemeinsamen Interessen sind hierbei Erfolgsfaktoren.

Eine höhere Finanzkraft der Umlandgemeinden wirkt sich dabei positiv auf das Zustandekommen von interkommunalen Kooperationen aus, da diese Gemeinden nicht auf Ko-Finanzierungen durch die Länder angewiesen sind.

Projektmanagement

Insbesondere bei Fehlen von klaren Verantwortlichkeiten oder institutionellen Rahmenbedingungen ist ein gutes Projektmanagement ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Hierzu gehören eine gute Projektplanung, geeignete Projektstrukturen und eine gute Zusammenarbeit aller Beteiligten.

Persönliche Zusammenarbeit

In einem Großteil der Interviews wurde darauf verwiesen, dass die Qualität der Zusammenarbeit mit den handelnden Personen einhergeht. Eine gemeinsame Vertrauensbasis auf persönlicher Ebene sowie konstante Bezugspersonen sind dabei vorteilhaft. Dies gewinnt an Bedeutung, wenn keine ausreichenden institutionellen Rahmenbedingungen bestehen.

[47] Näheres hierzu im Kapitel III4.3 Möglichkeiten zur Mitwirkung und Gestaltung durch Städte und Gemeinden.

Tabelle 8: Genannte positive Aspekte

Teilbereiche	Positive Aspekte
Organisatorische/ Institutionelle Aspekte	verstärkte institutionalisierte Zusammenarbeit
	starke Einbindung der Gemeindeebene
	VVOG als Schnittstelle zu Bundesländern, ÖBB und anderen Verkehrsträgern
	Beteilung des Landes bei städtischen Verkehrsunternehmen
Planung	Vorhandensein von regionalen Strategien und Planungen, die aufeinander abgestimmt sind
	funktionale Ausschreibungen für eine ganze Region
	intermodale Planung
Koordination / Kommunikation	verstärkte laufende Koordination und Einbindung der einzelnen AkteurInnen
	regelmäßiger Informationsaustausch
Interkommunale Kooperation	interkommunale Zusammenarbeit
	Gemeindeverbände in Vorarlberg
	höhere Finanzkraft der Umlandgemeinden erleichtert Kooperationen
Projektmanagement	gute Projektplanung und geeignete Projektstrukturen
Persönliche Zusammenarbeit	Vertrauensbasis auf persönlicher Ebene
	konstante Bezugspersonen

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

5.2 Kritische Aspekte der Zusammenarbeit

Im Rahmen der Interviews wurden in mehreren Teilbereichen der Organisation, Steuerung und Finanzierung des stadtregionalen ÖPNRV kritische Aspekte angesprochen. Da es sich um eine offene Fragestellung handelte, wurden nicht sämtliche kritische Aspekte von allen InterviewpartnerInnen angesprochen. Es ist auch auf die unterschiedliche Ausgestaltung von Organisation, Steuerung und Finanzierung in den einzelnen Stadtregionen hinzuweisen, weshalb nicht sämtliche kritischen Aspekte auf alle Stadtregionen zutreffen.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Die bestehenden gesetzlichen Regelungen werden als unklar und deren Umsetzung als unzureichend eingeschätzt. Insbesondere die zwar grundsätzlich bestehende Abstimmung der verschiedenen Gesetzesmaterien (z.B. PSO-Verordnung, vergaberechtliche Bestimmungen, ÖPNRV-G) wird teilweise kritisch gesehen.

Kompetenzregelungen werden insgesamt als unzureichend eingeschätzt. Insbesondere eine ausreichend differenzierte gesetzliche Regelung von Zuständigkeiten und der Form der Zusammenarbeit wäre hier notwendig. Der Begriff des stadtregionalen ÖPNRV wird derzeit gesetzlich nicht aufgegriffen und die Zusammenarbeit der einzelnen AkteurInnen im stadtregionalen ÖPNRV nicht näher definiert.

Der Begriff der Aufgabenträgerschaft ist nicht ausreichend definiert. Insbesondere die Verteilung der Aufgabenträgerschaft auf Landes- und Gemeindeebene wäre zu konkretisieren.

Bestehende übergeordnete Konzepte und Pläne sind häufig nicht ausreichend verbindlich.

Organisation und Zuständigkeiten

In einem Großteil der Interviews wurde auf unklare organisatorische Zuständigkeiten hingewiesen. So ist nicht immer klar, wer die korrekte Ansprechperson ist. Unklare Abgrenzungen wurden besonders häufig bei der Aufgabenteilung zwischen Land und VVOG sowie zwischen Stadt und Aufgabenträgerorganisation der Stadt genannt.

Zusätzlich wurde auf organisatorische Parallelstrukturen oder Doppelgleisigkeiten – insbesondere auch im Tarifbereich – hingewiesen.

Das großteils bestehende Territorialprinzip bei Planung, Finanzierung und Bestellung führt dazu, dass die Verkehre der einzelnen Gebietskörperschaften nicht immer optimal aufeinander abgestimmt sind. Besonders häufig wurden Abstimmungsprobleme zwischen regionalen Linien innerhalb des Stadtgebietes und dem innerstädtischen Verkehr genannt. Insbesondere die bestehenden Finanzierungsströme, welche keine gemeinsame Finanzierung des stadtregionalen ÖPNRV vorsehen, sind hier kritisch zu sehen. Bei stadtgrenzenüberschreitenden Verkehren führt dies häufig zu einer „Zerstückelung" von Linien – daher unterschiedlichen Zuständigkeiten je nach Streckenabschnitt.

In jenen Bundesländern mit Verbundbeiträgen auf Gemeindeebene besteht zwar eine Verpflichtung zur Mitfinanzierung des stadtregionalen ÖPNRV durch die Gemeinden, allerdings sind damit keine Mitbestimmungsrechte verbunden (Auseinanderfallen von Ausgaben- und Finanzierungsverantwortung).

Zusammenarbeit: Koordination und Abstimmung

Durch unklare Definitionen von Schnittstellen kommt es zu verschiedenen Abstimmungsproblemen zwischen den AkteurInnen. Besonders häufig wurde hier die Schnittstelle zwischen städtischen Verkehrsunternehmen bzw. den Aufgabenträgerorganisationen der Städte und den VVOG genannt. Weiters wird auch auf Probleme aufgrund der Doppelzuständigkeit für den Schienenregionalverkehr von Bund und Ländern hingewiesen. Auch in Verbindung mit Park & Ride – Anlagen wurden auf Schnittstellenprobleme hingewiesen.

Die Abstimmung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wird als unzureichend eingeschätzt. Dies betrifft einerseits generell die Beziehung zwischen öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr (MIV), andererseits auch die einzelnen Verkehre innerhalb des stadtregionalen ÖPNRV (v.a. regionaler Schienenverkehr, Regionalbusverkehr, innerstädtischer Verkehr). Durch die mangelnde Abstimmung können Parallelsysteme bei Tarifen oder Angeboten entstehen.

Ein wesentlicher Punkt ist die Kommunikation bzw. Information. In mehreren Stadtregionen wurde die Informationspolitik der ÖBB als nicht ausreichend eingeschätzt. Insbesondere die Umlandgemeinden würden sich mehr Kommunikation bzw. Information mit der VVOG aber auch den Kernstädten wünschen. Insgesamt wird die Koordination der verschiedenen AkteurInnen als nicht gesamthaft eingeschätzt.

Strategische Planung

Häufig fehlen gemeinschaftliche Planungen und Konzepte in Stadtregionen. Die Planungsregion „Stadtregion" ist in bestehenden regionalen Konzepten (noch) nicht verankert. Dies wird noch durch unterschiedliche Prioritätensetzungen der politischen Ebenen verstärkt, wodurch ein Interessensabgleich notwendig wäre.

Von mehreren InterviewpartnerInnen wurde die mangelnde Abstimmung zwischen Raumplanung und Verkehrsplanung angesprochen. So wird beispielsweise eine unzureichende Verdichtung der Siedlungen im Nahbereich von Bahnstationen im Umland angesprochen.

Finanzierung

Insgesamt wird die Finanzierung als unzureichend und nicht ausreichend gesichert eingeschätzt, wenngleich vereinzelt auch auf bestehende Optimierungsmöglichkeiten (durch z.B. bessere Abstimmung) hingewiesen wurde. Es wurde dabei insbesondere auf die Konkurrenz zu anderen Aufgabenfeldern – z.B. den MIV oder den Sozial- oder Gesundheitsbereich – hingewiesen, wodurch verstärkt mit knapper werdenden Mitteln gerechnet wird. Gleichzeitig wurde auf einen steigenden Finanzierungsbedarf im stadtregionalen ÖPNRV verwiesen – nicht zuletzt aufgrund eines bestehenden Investitionsrückstaus oder steigenden Pendlerströmen.

Insbesondere von den Städten wurde auf einen Investitionsrückstau und Kapazitätsengpässe hingewiesen, welche insbesondere bei investitionsintensiven Verkehren (v.a. schienengebundene innerstädtische Verkehre) deutliche finanzielle Folgen nach sich ziehen und einen höheren Investitionsbedarf bedeuten.

Tabelle 9: Genannte kritische Aspekte

Teilbereiche	Kritische Aspekte
Rechtliche Rahmenbedingungen	Unzureichende gesetzliche Regelung zu Kompetenzen (Zuständigkeiten und Zusammenarbeit) - insbesondere hinsichtlich Verhältnis zwischen Land und Gemeinden
	teils mangelnde Abstimmung der Gesetzesmaterien
	unklare Aufgabenträgerschaft
	Fehlende Verbindlichkeit von übergeordneten Konzepten und Plänen
Organisation Zuständigkeiten	Unklare organisatorische Zuständigkeiten
	Organisatorische Parallelstrukuren, Doppelgleisigkeiten
	Territorialprinzip bei Planung, Finanzierung und Bestellung
Zusammenarbeit: Koordination und Abstimmung	Abstimmungsprobleme zwischen AkteurInnen (v.a. Städtische Verkehrsunternehmen bzw. Auffgabenträgerorganisation der Stadt // VVOG)
	Unzureichende Abstimmung zwischen Verkehrsmitteln
	Parallelsysteme bei Tarifen und Angeboten
	Mangelnde Kommunikation / Information
Strategische Planung	Unterschiedliche Prioritätensetzung der politischen Ebene / Interessensabgleich
	Keine gemeinschaftliche Planung und Konzepte in Stadtregion
	Abstimmung Raumplanung und Verkehr
Finanzierung	Unzureichende und ungesicherte Finanzierung
	knapper werdende Mittel (Konkurrenz zu anderen Aufgabenfeldern)
	Investitionsrückstau / Kapazitätsengpässe
	Fehlendes ÖPNRV-Budget bei Umlandgemeinden
	Fehlende Planbarkeit bei Förderungen
	Intransparente Finanzierungsströme im öffentlichen Verkehr

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

Die Handlungsfähigkeit der Umlandgemeinden ist insbesondere auch von deren finanziellen Ausstattung abhängig. Wenn die nötigen Mittel für den öffentlichen Verkehr fehlen, können auch keine zusätzlichen Leistungen bestellt oder interkommunale Kooperationen eingegangen werden.

Ebenfalls von den Städten kritisch angemerkt wurde die fehlende Planbarkeit bei Förderungen. So können Finanzierungszusagen anderer Gebietskörperschaften nur bedingt in der Planung berücksichtigt werden, was eine langfristige Planung erschwert.

Insgesamt wird die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs als intransparent und komplex eingeschätzt.

5.3 Optimierungsansätze

Aufbauend auf den kritischen Aspekten zum stadtregionalen ÖPNRV wurden im Rahmen der Interviews mehrere Optimierungsansätze formuliert.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Eine Evaluierung und Überarbeitung des ÖPNRV-G würde dazu beitragen, bestehende Schnittstellenprobleme und Unklarheiten bei Kompetenzen zu beseitigen. Eine bessere Abstimmung der verschiedenen Rechtsmaterien würde die Rechtssicherheit erhöhen. Besonders wichtig wäre die Regelung der Kompetenzen – inklusive des Begriffes der Aufgabenträgerschaft – sowie eine gesetzliche Grundlage für eine institutionalisierte Zusammenarbeit im stadtregionalen ÖPNRV.

Organisation, Zuständigkeiten

Zur Klärung der Zuständigkeiten bedarf es einer Klärung der Rollen der einzelnen AkteurInnen. Insbesondere zu nennen ist die Klärung der Rolle der VVOG, wobei hier sehr unterschiedliche Vorstellungen bei den einzelnen AkteurInnen bestehen (Stärkung VVOG bis zu Gesellschafterrolle bzw. Mitspracherechte durch die Städte).

Mit den Rollen eng verbunden ist die Zuordnung von klaren Zuständigkeiten (oder auch eindeutigen AnsprechpartnerInnen). Wesentlicher Aspekt ist hierbei der Abbau von Doppelgleisigkeiten, insbesondere bei Tarifsystemen, aber auch bei der Planung und Steuerung. Insofern wird eine Bündelung von Kompetenzen sowie das klare Zuordnen von Verantwortlichkeiten begrüßt.

Ebenfalls diskutiert wurde vereinzelt das Fehlen einer stadtregionalen Institution. Durch eine stärkere Institutionalisierung der Stadtregion könnte diese stärker in das Bewusstsein der Beteiligten einfließen und damit auch bei Planung und Steuerung bewusst berücksichtigt werden.

Zusammenarbeit: Koordination und Abstimmung

Durchgängig wurde festgehalten, dass eine kontinuierliche Arbeit an der Optimierung der laufenden Zusammenarbeit wünschenswert ist. Hierbei wurde betont, dass derzeit insbesondere die persönliche Ebene für die Qualität der Zusammenarbeit von hoher Bedeutung ist. Ein höherer Institutionalisierungsgrad – mit klaren Verantwortlichkeiten, sowie eine klare Definition von Schnittstellen würde zur Verbesserung des gemeinsamen Prozesses beitragen.

Des Weiteren wäre eine bessere Koordination und Abstimmung zwischen verschiedenen Verkehren notwendig. Insbesondere genannt wurde hierbei die Schnittstelle zwischen Bahn und Bus sowie zwischen städtischem Verkehr und Regionalverkehr.

In einigen Bundesländern wurden auch Optimierungswünsche im Tarifsystem geäußert. Dies betrifft einerseits das Vermeiden von Parallelsystemen, andererseits auch eine Neuausrichtung des Tarifsystems.

Strategische Steuerung und Planung

Weiters wurde eine gemeinsame Planung von öffentlichen Verkehrsmitteln und dem MIV als hilfreich erachtet. Um dies zu erreichen, wären gemeinsame (verbindliche) politische Leitlinien notwendig, welche die Prioritätensetzung zwischen den Verkehrsarten klarstellen würden und somit auch die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs sichern sollte.

Die Verankerung der Stadtregionsebene im Planungs- und Steuerungsprozess würde das Zusammenarbeiten der einzelnen AkteurInnen verstärken. Insbesondere jene regionalen Verkehre, welche die Stadtgrenzen der Kernstadt überschreiten, sollten besser mit den städtischen Verkehren abgestimmt werden. Eine stärkere Zusammenarbeit bei strategischer Steuerung und Planung innerhalb der Stadtregionen wäre daher notwendig.

Eine gute Ausgangslage wäre hierfür eine österreichweite ÖPNRV-Strategie, in welcher die Stadtregionen verankert sind und insbesondere eine gemeinsame Betrachtung von städtischen und regionalen Verkehren erfolgt. Hier wird daher eine verstärkte gesamthafte Steuerung durch Bund und/oder Länder vorgeschlagen.

Finanzierung

Eine Erhöhung der Transparenz der ÖPNV-Finanzierung wird grundsätzlich als notwendig eingeschätzt. Dies betrifft einerseits die Finanzierungsströme, andererseits auch die Finanzierungsbeziehungen zwischen den einzelnen AkteurInnen. Insbesondere die Fördermöglichkeiten sollten transparenter – und auch grundsätzlich reformiert (insbesondere hinsichtlich Förderzwecke und Fördergeber der einzelnen Förderungen) – sein.

Zur Sicherung der Finanzierung von Investitionsprojekten wäre insbesondere für die Städte eine langfristige Planbarkeit notwendig. Finanzierungszusagen von Seiten des Bundes oder der Länder sollten daher zeitgerecht sein und über einen längeren Zeitraum gehen.

Insgesamt wurde betont, dass die Finanzierung des ÖPNRV auch in Zukunft gesichert werden soll. Mögliche Maßnahmen hierfür sind zusätzliche Finanzierungsquellen (z.B. Verkehrsanschlussabgabe) oder Umschichtungen zwischen ÖPNV und MIV. Zusätzliche Mittel können auch durch Quersubventionierungen oder eine Infrastrukturoffensive für die Schiene bereitgestellt werden.

Tabelle 10: Genannte Optimierungsansätze

Teilbereiche	Optimierungsansätze
Rechtliche Rahmenbedingungen	Evaluierung ÖPNRV-G, insbesondere Klärung des Verhältnisses zwischen Land und Gemeinden
	Regelung der Kompetenzen
	Gesetzliche Grundlagen für Zusammenarbeit
Organisation Zuständigkeiten	Klären Rolle VVOG / Mitsprache Kernstädte
	Klärung Zuständigkeiten, Abbau Doppelgleisigkeiten
	Bündelung Kompetenzen, Zusammenführung mit Verantwortlichkeit
	Stadtregionale Institution
Zusammenarbeit: Koordination und Abstimmung	Ausbau der laufenden Zusammenarbeit
	Verstärkte Abstimmung Bahn // Bus sowie städtischer Verkehr // Regionalverkehr
	Optimierung Tarifsystem
Strategische Steuerung und Planung	Intermodale Verkehrsplanung auf Stadtregionsebene
	Gemeinsame (verbindliche) politische Leitlinien
	Verstärkte Steuerung (Land, Bund), klare Strategien
Finanzierung	Transparente und reformierte Finanzierung im ÖPNRV
	Langfristige Planbarkeit durch gesicherte Finanzierung
	Sichern der ÖV-Finanzierung (neue Quellen, Umschichtungen)
	Infrastrukturoffensive Schiene

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

IV Die einzelnen Stadtregionen

Nach der vergleichenden Darstellung der Stadtregionen im Vorkapitel wird nachfolgend ein Überblick zu den einzelnen Stadtregionen gegeben. Hierbei werden die Besonderheiten der einzelnen Stadtregionen hinsichtlich strategischer Steuerung sowie operativer Planung, Bestellung von Verkehrsdienstleistungen, Koordination und Abstimmung, Leistungserbringung sowie Finanzierung dargestellt. In der folgenden Überblicksabbildung werden die wichtigsten Besonderheiten der Stadtregionen hervorgestrichen.

Abbildung 16: Besonderheiten der Stadtregionen im Überblick

Stadtregion Plus	❖ drei Bundesländer, Doppelfunktion Wien als Land und Gemeinde ❖ VOR = Aufgabenträger NÖ + Bgld + tlw Wien ❖ Wien: Hohe Infrastrukturausgaben Wien (U-Bahn, Straßenbahn) ❖ Mobilitätsmanagement NÖ zur Einbindung der Gemeinden
Stadtregion Graz	❖ Graz ist Teil des VVOG (18% Finanzierung, Lenkungsausschuss) ❖ Graz: Aufgabenträgerschaft wird durch Stadt wahrgenommen, hohe Infrastrukturausgaben (Straßenbahn)
Stadtregion Linz	❖ Linz: städt. Verkehrsbetrieb unterstützt Stadt bei Aufgabenträgerschaft deutlich, ❖ Stadtregion: hohe Infrastrukturausgaben (schienengebundene Verkehre)
Stadtregion Salzburg	❖ Stadt Salzburg: Übertragung Aufgabenträgerschaft an städt. Verkehrsbetrieb, Infrastrukturausgaben (O-Bus) ❖ tlw. Beteiligung des Landes an städt. Verkehrsbetrieb
Stadtregion Innsbruck	❖ Innsbruck: Übertragung der ÖPNV-Grundkompetenzen an städt. Betrieb, hohe Infrastrukturausgaben (Straßenbahn) ❖ städt. Aufgabenträger und VVOG mit intensiven Schnittstellen trotz räumlicher Abgrenzung (Leistungsangebot, Tarifen, Vertrieb, Kundeninformation)
Stadtregion Unteres Rheintal	❖ hohe Mitwirkung durch Gemeinden: Aufgabenträgerschaft durch Gemeindeverbände ❖ Bregenz: Mitglied in einem Gemeindeverband
Stadtregion Klagenfurt	❖ Städte- und Gemeindebund in Lenkungsgremium der VVOG ❖ Bildung von Mobilitätsknotenpunkten zur Optimierung des ÖPNRV ❖ 1 Gemeinde wird ausschließlich durch Stadt Klagenfurt bedient ❖ Keine starken Bevölkerungszuwächse
Stadtregion St. Pölten	❖ St. Pölten: Aufgabenträgerschaft durch Stadt, kein städtischer Verkehrsbetrieb (Planung, Finanzierung durch Stadt + Landesförderungen) ❖ Starke Rolle VVOG (Tarifgestaltung, Bestellung und Unterstützung bei Planung)

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

1 Stadtregion Plus

Die Stadtregion Plus[48] ist mit Abstand die einwohnerreichste und größte der untersuchten Stadtregionen. Sie erstreckt sich über drei Bundesländer (Wien, Niederösterreich, Burgenland), was eine weitere Besonderheit darstellt.

Die Stadt Wien sieht sich seit den letzten Jahren mit einem verstärkten Bevölkerungswachstum durch steigenden Zuzug konfrontiert. Im Zuge dessen müssen bestehende Stadtviertel verdichtet, aber auch neue Entwicklungsgebiete erschlossen werden. Dies führt zu erhöhten Ansprüchen an den städtischen ÖV, der neue Gebiete erschließen muss. Aber auch das bestehende Liniennetz muss ausgebaut werden, um die ÖV-Kapazitäten zu erhöhen. Dazu kommen ein steigender Umlandverkehr sowie neue Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung. Insgesamt kommt auf die Verkehrsinfrastruktur der Stadt Wien und die Umlandgemeinden auch ein steigender Finanzierungsbedarf zu. Ein weiterer wesentlicher Punkt in Wien im Bereich des ÖPNRV ist die umfassende Herstellung von Barrierefreiheit.

Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)

Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNRV hat in der gesamten Stadtregion Plus grundsätzlich der VOR inne, der nunmehr die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland komplett abdeckt. Die Länder Wien und Niederösterreich sind dabei mit jeweils 44 Prozent und das Burgenland mit 12 Prozent an der VOR GmbH beteiligt.

Die Länder Niederösterreich und Burgenland haben den VOR mit der Aufgabenträgerschaft betraut. Die Stadt Wien ist dagegen Aufgabenträger für das eigene Stadtgebiet bzw. den städtischen Verkehr. Für die übergeordnete strategische Planung sind jeweils die Länder zuständig, wobei der VOR zum Teil unterstützend beteiligt ist.

Als zentrale planerische Konzepte sind zunächst die Mobilitätskonzepte der drei Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland zu nennen. Für die Stadt Wien gibt es einen Stadtentwicklungsplan (STEP 2025) sowie das daraus hervorgegangene „Fachkonzept Mobilität“, welches strategische Vorgaben für den städtischen Verkehr in Wien beinhaltet.

Planung und Gestaltung des Angebots (Operative Planung)

Die operative Planung und Gestaltung des ÖPNRV-Angebots obliegt im Bereich des Schienen- und Regionalbusverkehrs dem VOR. Beim Schienenverkehr erfolgt die Fahrplanerstellung dabei in Abstimmung mit den Ländern, den ÖBB und anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Planung und Gestaltung des Angebots in der Stadt Wien erfolgt dagegen in gemeinsamer Abstimmung von Stadt Wien und Wiener Linien.

Bei der konkreten Umsetzung der Maßnahmen besteht, wenn man von Ausnahmen absieht, eine recht klare Aufgabenverteilung zwischen dem VOR und den Wiener Linien. Während der VOR den gesamten regionalen ÖV abdeckt, sind für den städtischen Verkehr der Stadt Wien die Wiener Linien verantwortlich.

Bestellung Verkehrsdienstleistungen

Die Bestellung der Verkehrsdienstleistungen im regionalen Schienenverkehr wird, abgesehen vom Grundangebot Schiene, durch den VOR abgewickelt. Im Burgenland werden Zusatzleistungen im Schienenverkehr durch das Land bestellt. Bei den Regionalbuslinien ist der

[48] Nähere Informationen zu Strukturdaten (Bevölkerung, Fläche etc.) der Stadtregion Plus können dem Kapitel II1.1 Abgrenzung der Stadtregionen entnommen werden.

Besteller immer der VOR. Zusätzlich fungiert der VOR als Clearingstelle für die Einnahmenaufteilung zwischen der VVOG und den einzelnen Verkehrsunternehmen.

Die Leistungsbestellung in der Stadt Wien erfolgt dagegen durch die Gemeinde. Konkret bestellt die Stadt Wien die ÖV-Leistungen im Zuge einer In-House-Vergabe bei den Wiener Linien. Für die Wiener Lokalbahn treten Land Niederösterreich und Stadt Wien als Besteller auf, die auch die Kostenabrechnung durchführen. Zudem besteht für die Umlandgemeinden der Stadtregion Plus die Möglichkeit, zusätzliche Leistungen auf eigene Kosten bzw. mit Landesförderung zu bestellen.

Koordination und Abstimmung

Es gibt keine gesamthafte institutionalisierte Zusammenarbeit der ÖPNRV-AkteurInnen in der Stadtregion. Abstimmungen im stadtregionalen Verkehr finden zwischen dem VOR und den Wiener Linien statt, wobei diese Treffen eher anlassbezogen sind. Die Zusammenarbeit innerhalb der Stadt Wien, also zwischen dem Magistrat und den Wiener Linien ist vertraglich exakt geregelt und festgelegt.

In Niederösterreich wurde jüngst vom Land ein regionales Mobilitätsmanagement[49] eingeführt, bei dem regionale VerkehrskoordinatorInnen als erste AnsprechpartnerInnen im Bereich der ÖV-Agenden für alle AkteurInnen – insbesondere auch für die Gemeindeebene – fungieren. In der Stadtregion Plus existiert als länderübergreifender Planungsverband die Planungsgemeinschaft Ost (PGO).

Leistungserbringung

Die ÖPNRV-Leistungen in der Stadtregion Plus werden im Schienenverkehr durch die ÖBB sowie andere Eisenbahnverkehrsunternehmen erbracht. Der Regionalbusverkehr wird durch verschiedene Verkehrsunternehmen abgewickelt. Innerhalb des Wiener Stadtgebietes sind die Wiener Linien für die Leistungserbringung zuständig. Diese bedienen zusätzlich zum Stadtverkehr auch einige wenige Stichlinien in die Umlandgemeinden.

Beispiel: Buslinien 26A, 71A

Die beiden Linien 26A und 71A werden durch die Wiener Linien betrieben und haben ihre Endstationen in Nachbargemeinden Wiens (Groß-Enzersdorf bzw. Schwechat). Für beide Linien gibt es keine gesonderten Finanzierungsvereinbarungen mit den beiden Gemeinden. Laut Wiener Linien seien diese Streckenteile „verhältnismäßig klein und historisch gewachsen“. Bei eventuellen Änderungen der Kraftfahrlinienkonzession im Zuge von neuen Streckenführungen würde die betreffende Gemeinde bzw. das Land diese begutachten.

Finanzierung

Zuständig für die Finanzierung des Verkehrsverbunds und gegebenenfalls von Zusatzbestellungen sind grundsätzlich die Länder sowie zum Teil der Bund (Anteil an Verbundfinanzierung, Grundangebotsfinanzierung). Für die Finanzierung des städtischen Verkehrs in Wien ist die Stadt Wien zuständig, wobei die Doppelfunktion Wiens als Gemeinde und Bundesland zu berücksichtigen ist. Die Umlandgemeinden sind zwar nicht direkt für die Finanzierung des Verkehrsverbunds verantwortlich, müssen jedoch für etwaige Zusatzbestellungen der eigenen Gemeinde aufkommen.

[49] In den niederösterreichischen Regionen gibt es für die Gemeinden regionale MobilitätsmanagerInnen als AnsprechpartnerInnen für den ÖV. Insgesamt gibt es neun in ganz Niederösterreich. Diese sind in der NÖ.Regional.GmbH angesiedelt. Die MobilitätsmanagerInnen sind InformationsgeberInnen, ProjektbegleiterInnen, Förderlotsen. Sie sind außerdem die ersten AnsprechpartnerInnen vor Ort für den VOR. Die MobilitätsmanagerInnen führen direkte Gespräche zur Abstimmung mit den Gemeinden und Schulen, sie laden zu Fahrplandialogen ein, im Rahmen derer Wünsche vorgebracht werden etc. Zum detaillierten Aufgabenbereich vgl. NOE Regional, www.noeregional.at .

Abbildung 17: Übersicht Stadtregion Plus (Teil 1)

Aufgaben	Länder Wien, NÖ und Burgenland	Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH	Verkehrsunternehmen (VU)	Städte und Gemeinden in Stadtregion
Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)				
Aufgabenträgerschaft		Ja, vom Land NÖ und Land Bgld beauftragte Aufgabenträgerorgansation, für Wien teilweise		Ja (wird nur vereinzelt wahrgenommen)
ÖPNV-Strategische Planung: Planungsvorgaben bzw. übergeordnete Planung, Konzepte	Strategische Steuerung und Priorisierung konkreter Projekte: Mobilitätskonzepte der Länder Wien, NÖ und Bgld	Unterstützung der Länder (und der Städte bei Bedarf)		
Planung und Gestaltung des Angebotes (Operative Planung)				
Planung und Gestaltung des Angebotes	Schiene: Fahrplanerstellung durch VOR und EVU erfolgt in Abstimmung mit den Ländern	Operative ÖV-Planung: Gestaltung des Verkehrsangebotes für Schiene und Regionalbus in NÖ und Bgld	Schiene: Fahrplanerstellung erfolgt in Zusammenarbeit der ÖBB PV AG, dem VOR und den Privatbahnen (z.B: Raaberbahn)	
Konkrete Umsetzung der Maßnahmen		Ja (Regionalverkehr)		
Bestellung Verkehrsleistungen				
Bestellung von ÖPNV-Leistungen		Schiene: Grundangebot wird von SCHIG bestellt; Zusatzleistungen durch den VOR bzw. im Bgld durch das Land Bgld; Regionalbus: Besteller ist immer VOR		zusätzliche Bestellleistungen auf eigene Kosten (ggf. mit Landesförderung)
Abrechnung Verkehrsdiensteverträge (Einnahmenaufteilung etc.)		Die Verbundeinnahmen (z.B. Ticketeinnahmen der Verkehrsunternehmen) werden von VOR gebündelt und an die Verbundpartner verteilt. So agiert VOR als Clearingstelle für die Einnahmenaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen im VOR.		
Koordination und Abstimmung				
Koordination AkteurInnen	keine gesamthafte (institutionalisierte) Koordination der ÖPNV-AkteurInnen in der Stadtregion			
Abstimmung stadtregionales Verkehrsangebot		Ja (Regionalverkehr)		
Gestaltung Tarife		VOR entwickelt und koordiniert ein einheitliches Tarifangebot (Regionalverkehr)		Ja (vereinzelt); z.B. Klosterneuburg und Schwechat (gleichen die Zonentarife zur Kernzone Wien aus)
Leistungserbringung				
Leistungserbringung			Ja (Regionalverkehr (Bus) und Schiene (ÖBB, Wiener Lokalbahn, Raaberbahn))	
Finanzierung [1]				
Finanzierung des zur Verfügung gestellten Grundangebotes	Ja			nein, teilweise Tarifbestellungen (z.B. Klosterneuburg, Schwechat)
Förderung von Zusatzbestellungen einzelner Gemeinden bzw. gemeindeübergreifend	Ja (Bgld und NÖ)			Ja
Förderung von städtischen Verkehren				

Anmerkungen
1) Betrachtung der Finanzierung erfolgt ohne Bund (Grund- und Finanzierungsvertrag; Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) und andere Einnahmen (z.B. Fahrgasteinnahmen)

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

Abbildung 18: Übersicht Stadtregion Plus (Teil 2)

Aufgaben	Stadt Wien	Wiener Linien	Kooperationen, Arbeitsgemeinschaften etc.
Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)			
Aufgabenträgerschaft	Ja (städtischer Verkehr (Straßenbahn, Bus, U-Bahn)		
ÖPNV-Strategische Planung: Planungsvorgaben bzw. übergeordnete Planung, Konzepte	STEP 2025 - Fachkonzept Mobilität (städtischer Verkehr)		PGO Planungsgemeinschaft OST (Länder Wien, NÖ, Burgenland): Unterstüzung der strategischen Steuerung: "Mobilität in der Ostregion - eine gemeinsame Strategie"
Planung und Gestaltung des Angebotes (Operative Planung)			
Planung und Gestaltung des Angebotes	Ja (städtischer Verkehr)		Stadt-Umland-Management: Kooperative Entwicklung konkreter Projekte; „Regionale Mobilitätspartnerschaften“ (entlang von Verkehrsachsen: Länder, VOR, Gemeinden, Verkehrsunternehmen); MobilitätsmanagerInnen in NÖ
Konkrete Umsetzung der Maßnahmen		Ja (städtischer Verkehr)	
Bestellung Verkehrsleistungen			
Bestellung von ÖPNV-Leistungen	Städtischer Verkehr: Stadt Wien bestellt bei Wiener Linien Wiener Lokalbahn: Land NÖ und Stadt Wien sind Besteller		
Abrechnung Verkehrsdiensteverträge (Einnahmenaufteilung etc.)	Wiener Lokalbahn: Land NÖ und Stadt Wien machen Abrechnung		
Koordination und Abstimmung			
Koordination AkteurInnen	keine gesamthafte (institutionalisierte) Koordination der ÖPNV-AkteurInnen in der Stadtregion		
Abstimmung stadtregionales Verkehrsangebot	Ja (städtischer Verkehr)		
Gestaltung Tarife		Ja (städtischer Verkehr)	
Leistungserbringung			
Leistungserbringung		Ja (städtischer Verkehr und einige Stichlinien in Umlandgemeinden)	
Finanzierung [1]			
Finanzierung des zur Verfügung gestellten Grundangebotes			
Förderung von Zusatzbestellungen einzelner Gemeinden bzw. gemeindeübergreifend			
Förderung von städtischen Verkehren	Ja (Wien: Stadt = Land)		

Anmerkungen
1) Betrachtung der Finanzierung erfolgt ohne Bund (Grund- und Finanzierungsvertrag; Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) und andere Einnahmen (z.B. Fahrgasteinnahmen)

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

2 Stadtregion Graz

Die Stadtregion Graz[50] wächst bevölkerungsmäßig stark. Daraus ergeben sich Herausforderungen für die Verkehrsplanung. Man wird in Zukunft im Bereich des ÖV zusätzliche Kapazitäten benötigen. Insbesondere in der Stadt Graz ist auf den damit verbundenen steigenden Investitionsbedarf zur Infrastrukturerneuerung und -erweiterung zu verweisen. In der Stadtregion Graz bestehen sehr starke Pendelverflechtungen, dabei sind sowohl Regionalbusse als auch die Regionalzüge von Bedeutung.

Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)

Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNRV in der Stadtregion Graz im Regional- und Schienenverkehr hat das Land Steiermark inne. In der Stadt Graz übernimmt die Stadt die Aufgabenträgerschaft für die städtischen Straßenbahn- und Buslinien.

Die zentralen Konzepte sind auf Regions- bzw. Landesebene das Regionale Verkehrskonzept für Graz / Graz-Umgebung sowie das Steirische Gesamtverkehrskonzept. Die Stadt Graz besitzt das „Stadtentwicklungskonzept 4.0“ und das Grazer Mobilitätskonzept. Die verschiedenen Konzepte sind im Wesentlichen aufeinander abgestimmt.

Die Stadt Graz ist im Lenkungsausschuss des Verkehrsverbundes vertreten.

Planung und Gestaltung des Angebots (Operative Planung)

Die übergeordnete Planung und Gestaltung des ÖPNRV-Angebots obliegt im Bereich des Schienen-Regionalverkehrs sowie des Regionalbusverkehr dem Land Steiermark. Die Steirische Verkehrsverbund GmbH (StVG) ist für die Erstellung von Rahmenvorgaben, für die Gestaltung des Tarifangebotes im Regionalbusverkehr sowie für die Unterstützung des Landes bei der strategischen Planung zuständig. In Zukunft ist vorgesehen, dass die StVG nur noch für den Verbundtarif zuständig sein soll.

Der städtische Verkehr in der Stadt Graz wird von der Stadt bzw. der Holding Graz Linien (HGL) geplant und gestaltet.

Bestellung Verkehrsdienstleistungen

Die Leistungsbestellung im Schienenverkehr erfolgt durch das Land Steiermark. Für die Tarif- und Leistungsbestellungen im Regionalbusverkehr ist die StVG zuständig. Weiters obliegt der StVG die Einnahmenaufteilung der Tarifeinnahmen und die Abrechnung der Verkehrsdiensteverträge.

In der Stadt Graz bestellt die Stadt die städtischen Verkehrsdienstleistungen bei der HGL. Die HGL führt wiederum die Abrechnung der bestellten Leistungen auf Grundlage der Verkehrsdiensteverträge durch. Darüber hinaus können Umlandgemeinden auf eigene Kosten Zusatzleistungen bei der Stadt Graz bestellen, die gegebenenfalls vom Land subventioniert werden.

[50] Nähere Informationen zu Strukturdaten (Bevölkerung, Fläche etc.) der Stadtregion Graz können dem Kapitel II1.1 Abgrenzung der Stadtregionen entnommen werden.

Koordination und Abstimmung

In der Stadtregion Graz besteht keine gesamthafte institutionalisierte Koordination der AkteurInnen. Die Zusammenarbeit läuft großteils informell ab. Es bestehen Arbeitsgruppen, die zumeist projektbezogen zusammenkommen.

Die Abstimmung zwischen Land, Verkehrsverbund und Stadt wird von allen Beteiligten als sehr positiv eingeschätzt. Umlandgemeinden werden nur projektbezogen eingebunden.

Beispiel S-Bahn-Arbeitsgruppe

In der S-Bahn-Arbeitsgruppe sind neben den ÖBB auch VertreterInnen des Landes und der Stadt Graz vertreten. Je nach Erfordernis treffen sich die AkteurInnen in unterschiedlichen personellen Zusammensetzungen.

Leistungserbringung

Die ÖPNRV-Leistungen in der Stadtregion Graz werden im Schienenverkehr durch die ÖBB sowie private EVU und im Regionalbusverkehr durch verschiedene Verkehrsunternehmen erbracht. Innerhalb des Grazer Stadtgebietes ist die HGL, ein Teilunternehmen der Holding Graz, für die Leistungserbringung zuständig. Die HGL bedient zusätzlich zum Stadtgebiet von Graz auch einige Strecken in die Umlandgemeinden mit.

Bei den städtisch betriebenen Linien zu Umlandgemeinden handelt es sich teilweise um noch historische Verträge, bei welchen keine Ko-Finanzierungs-Verpflichtung durch die Umlandgemeinden besteht. Neuere Kooperationen gehen stets mit einer Ko-Finanzierung einher.

Finanzierung

Ursprünglich war für die Basisfinanzierung eine Aufteilung zwischen Bund, Land und den Gemeinden zu je einem Drittel vorgesehen, was aber seitens der Gemeinden (außer Graz) nicht umsetzbar war. Daher einigten sich das Land Steiermark und die Stadt Graz darauf, den aushaftenden Betrag gemeinsam zu tragen. Daraus ergibt sich eine Basisfinanzierung, die in folgendem Verhältnis aufgeteilt wird: 33 Prozent Bund, 49 Prozent Land und 18 Prozent Stadt Graz.

Die Finanzierung des städtischen Verkehrs in Graz wird ausschließlich von der Stadt Graz getragen.

Abbildung 19: Übersicht Stadtregion Graz (Teil 1)

Aufgaben	Land Steiermark	Steirische Verkehrsverbund GmbH (StVG)	Verkehrsunternehmen (VU)
Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)			
Aufgabenträgerschaft	Ja (Regionalverkehr; einbrechende Schienenlinien Kernstadt)		
ÖPNV-Strategische Planung: Planungsvorgaben bzw. übergeordnete Planung, Konzepte	Regionales Verkehrskonzept für Graz/Graz-Umgebung Steirisches Gesamtverkehrskonzept		
Planung und Gestaltung des Angebotes (Operative Planung)			
Planung und Gestaltung des Angebotes	übergeordnete Planung und Steuerung; Regionalverkehr Schiene und Bus	Erstellung von Rahmenvorgaben für die Gestaltung des Tarifangebotes (Tarifbestellungen); Regionalverkehr Bus; Unterstützung des Landes bei der strategischen Planung [1]	
Konkrete Umsetzung der Maßnahmen	Ja (Schiene und Regionalbus)	Ja (Regionalbus)	
Bestellung Verkehrsleistungen			
Bestellung von ÖPNV-Leistungen	Ja (Schiene)	Tarif- und Leistungsbestellungen (Regionalverkehr Bus)	
Abrechnung Verkehrsdiensteverträge (Einnahmenaufteilung etc.)		Abrechnung und Einnahmenaufteilung im Bereich der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt sowie der Tarifeinnahmen für die Verkehrsunternehmen; Abrechnung der bestellten Leistungen auf Grundlage der Verkehrsdiensteverträge	
Koordination und Abstimmung			
Koordination AkteurInnen	keine gesamthafte (institutionalisierte) Koordination der ÖPNV-AkteurInnen in der Stadtregion		
Abstimmung stadtregionales Verkehrsangebot	Ja institutionalisiert (Konzessionsvergabe)	Ja (Bestimmung des Angebots im Regionalverkehr (Bus))	
Gestaltung Tarife		Tarifhoheit	
Leistungserbringung			
Leistungserbringung			Ja (Regionalverkehr (Bus) und Schiene (ÖBB))
Finanzierung [2]			
Finanzierung des zur Verfügung gestellten Grundangebotes	Ja (Basisfinanzierungsbeitrag: 49%)		
Förderung von Zusatzbestellungen einzelner Gemeinden bzw. gemeindeübergreifend	Ja (Förderungen)		
Förderung von städtischen Verkehren			

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

Anmerkungen

1) in Zukunft: Verbund nur noch für Verbundtarif zuständig

2) Betrachtung der Finanzierung erfolgt ohne Bund (Grund- und Finanzierungsvertrag; Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) und andere Einnahmen (z.B. Fahrgasteinnahmen)

3) Rest: Bund (33%); Gemeinden sollten 1/3 beitragen; war aber politisch nicht umsetzbar

Abbildung 20: Übersicht Stadtregion Graz (Teil 2)

Aufgaben	Städte und Gemeinden in Stadtregion	Stadt Graz	Holding Graz Linien (HGL)
Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)			
Aufgabenträgerschaft	Ja (wird nur vereinzelt wahrgenommen)	Stadt Graz (städtischer Verkehr: Straßenbahn, Bus)	
ÖPNV-Strategische Planung: Planungsvorgaben bzw. übergeordnete Planung, Konzepte		Grazer Mobilitätskonzept Stadtentwicklungskonzept 4.0	
Planung und Gestaltung des Angebotes (Operative Planung)			
Planung und Gestaltung des Angebotes		Ja (grundsätzlich für das Stadtgebiet von Graz)	
Konkrete Umsetzung der Maßnahmen			Ja (städtischer Verkehr)
Bestellung Verkehrsleistungen			
Bestellung von ÖPNV-Leistungen	zusätzliche Bestellleistungen auf eigene Kosten (ggf. mit Landesförderung)	Stadt Graz bestellt bei HGL (städtischer Verkehr)	
Abrechnung Verkehrsdiensteverträge (Einnahmenaufteilung etc.)			Abrechnung der bestellten Leistungen auf Grundlage der Verkehrsdiensteverträge
Koordination und Abstimmung			
Koordination AkteurInnen	keine gesamthafte (institutionalisierte) Koordination der ÖPNV-AkteurInnen in der Stadtregion		
Abstimmung stadtregionales Verkehrsangebot		Ja institutionalisiert (Mitsprache bei Konzessionsvergabe im Stadtgebiet)	
Gestaltung Tarife		Ja (städtischer Verkehr) für spezielle Stadttickets	
Leistungserbringung			
Leistungserbringung			Ja (städtischer Verkehr plus einige Umlandgemeinden)
Finanzierung [1]			
Finanzierung des zur Verfügung gestellten Grundangebotes	nein	Ja (Basisfinanzierungsbeitrag: 18%)	
Förderung von Zusatzbestellungen einzelner Gemeinden bzw. gemeindeübergreifend	Ja		
Förderung von städtischen Verkehren		ausschließlich Stadt Graz	

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

Anmerkungen

1) Betrachtung der Finanzierung erfolgt ohne Bund (Grund- und Finanzierungsvertrag; Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) und andere Einnahmen (z.B. Fahrgasteinnahmen)

2) Rest: Bund (33%); Gemeinden sollten 1/3 beitragen; war aber politisch nicht umsetzbar

3 Stadtregion Linz

Eine Besonderheit von Linz[51] stellt die topographische Lage dar. Die Donau und die Bahnlinie haben eine trennende Wirkung und führen zu einer Ausdünnung der Querverbindungen. Die Stadt Linz und ihr Umland, der oberösterreichische Zentralraum, weisen ein Bevölkerungswachstum auf. Damit in Verbindung steht ein zunehmendes Anwachsen des Verkehrsaufkommens in der Stadtregion. Es bestehen starke Pendlerverflechtungen mit dem Umland, die eine hohe Tagesbevölkerung in der Stadt Linz mit sich bringen. Das hohe Verkehrsaufkommen in Verbindung mit einem verhältnismäßig hohen MIV-Anteil stellen in Zukunft die größten verkehrlichen Herausforderungen für die Stadtregion Linz dar.

Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)

Die Aufgabenträgerschaft für den Regionalverkehr hat in der gesamten Stadtregion Linz das Land Oberösterreich inne. Die Stadt Linz ist Aufgabenträger für das eigene Stadtgebiet bzw. den städtischen Verkehr. Für die übergeordnete strategische Planung ist das Land bzw., für das Stadtgebiet von Linz, die Stadt zuständig.

Zentrale planerische Konzepte auf Ebene des Landes sind das Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich sowie das Verkehrskonzept für den Großraum Linz zu nennen. Für die Stadt existiert ein eigenes Verkehrskonzept, das in Überarbeitung ist.

Planung und Gestaltung des Angebots (Operative Planung)

Die operative Planung und Gestaltung des ÖPNRV-Angebots gehört in den Aufgabenbereich des Landes Oberösterreich. Konkrete Planungen und Umsetzungen im Bereich der Schieneninfrastruktur übernimmt die Schiene OÖ GmbH, die sich zu 100 Prozent im Besitz des Landes Oberösterreich befindet.

Die Oberösterreichische Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG (OÖVG) ist, abgesehen von der Erstellung von Rahmenvorgaben, für die Gestaltung des Tarifangebots und für den Regionalbusverkehr zuständig.

In der Stadt Linz planen die Linz AG Linien gemeinsam mit der Stadt Linz das Angebot. Die konkrete Umsetzung erfolgt vollständig durch die Linz AG Linien. Einen Sonderfall bildet die NSL GmbH („Neue Schienenachsen Linz“), die gegründet wurde, um die Errichtung von Schieneninfrastrukturprojekten aus den Linz AG Linien auszugliedern.

Beispiel: Projekt StadtRegioTram Linz – Traun

Die Straßenbahnlinie 3 wurde bereits von Linz nach Traun verlängert und wird im Herbst 2016 bis zum Schloss Traun fertiggestellt. Errichter und Eigentümer dieser Strecke ist die Schiene OÖ GmbH. Die Zusammenarbeit mit den Linz AG Linien wird über die NSL GmbH abgewickelt. Betrieben wird die Straßenbahnlinie durch die Linz AG Linien. Die laufende Finanzierung übernimmt das Land, die Bau- und Errichtungskosten werden zwischen dem Land und den betroffenen Gemeinden (Leonding, Pasching, Traun) im Verhältnis 80:20 aufgeteilt.

[51] Nähere Informationen zu Strukturdaten (Bevölkerung, Fläche etc.) der Stadtregion Linz können dem Kapitel II1.1 Abgrenzung der Stadtregionen entnommen werden.

Bestellung Verkehrsdienstleistungen

Die Bestellung der Verkehrsdienstleistungen im regionalen Schienenverkehr wird durch das Land Oberösterreich abgewickelt. Bei den Regionalbuslinien fungiert die OÖVG als Besteller. Diese ist zudem für die Abrechnung und Einnahmenaufteilung für die Verkehrsunternehmen auf Grundlage der Verkehrsdiensteverträge zuständig.

Die Leistungsbestellung in der Stadt Linz erfolgt durch die Linz AG Linien. Konkret bestellt die Stadt Linz die ÖV-Leistungen im Zuge einer In-House-Vergabe bei den Linz AG Linien. Die Linz AG Linien rechnen die bestellten Leistungen, die in den Verkehrsdiensteverträgen festgelegt sind, ab.

Koordination und Abstimmung

Es gibt keine gesamthafte institutionalisierte Zusammenarbeit der ÖPNRV-AkteurInnen in der Stadtregion. Die Abstimmung ist stark projektbezogen. Dies trifft insbesondere auch auf die kommunale Ebene zu. Verbindliche Regelungen der Kompetenzen sind nicht vorhanden. Es bestehen Verträge zwischen der VVOG und den Verkehrsunternehmen, die unter anderem das Zusammenwirken und die Einnahmenaufteilung regeln.

Leistungserbringung

Die ÖPNRV-Leistungen in der Stadtregion Linz werden im Schienenverkehr durch die ÖBB (Nettobestellungen) sowie andere Eisenbahnverkehrsunternehmen (Bruttobestellungen) erbracht. So obliegt die Betriebsführung der Linzer Lokalbahn der Stern & Hafferl VerkehrsGmbH. Der Regionalbusverkehr wird durch verschiedene Verkehrsunternehmen abgewickelt.

Innerhalb des Linzer Stadtgebietes sind die Linz AG Linien für die Leistungserbringung zuständig. Diese bedienen zusätzlich zum Stadtverkehr auch einige Strecken beispielsweise in der Umlandgemeinde Leonding[52]. Nach bzw. durch Leonding führen drei Buslinien von Linz kommend, die von den Linz AG Linien betrieben werden. Zusätzlich gibt es in Leonding zwei Stadtteillinien, die zu 100 Prozent von der Stadt Leonding finanziert und dessen Konzession die Linz AG Linien innehaben. Betrieben werden die beiden Linien von einem privaten Verkehrsunternehmen.

Finanzierung

Für die Finanzierung des Verkehrsverbunds und gegebenenfalls von Zusatzbestellungen sind das Land Oberösterreich sowie teilweise der Bund (Anteil an Verbundfinanzierung, Grundangebotsfinanzierung) zuständig. Per Landesgesetz sind Verbundbeiträge der Gemeinden zur Finanzierung von Verkehrsdiensten des Nah- und Regionalverkehrs festgelegt. Dabei wird zwischen Bestands- und Bestellleistungen unterschieden. Als verbundbedingte Leistungen müssen die Gemeinden 30 Prozent der Zuschüsse des Landes für die Finanzierung von Verkehrsdiensten in Oberösterreich als Bestandsleistungen zahlen. Der jeweilige Wert errechnet sich aus Einwohnerzahl, Pendlern und Finanzkraft. Für zusätzliche Verkehrsdienste müssen die Gemeinden außerdem 15 Prozent der Kosten als Bestellleistungen entrichten. Dieser Wert errechnet sich aus der Einwohnerzahl und dem Nutzen für die Gemeinde. Für die Statutarstädte bestehen gesonderte Regelungen zu den Verbundbeiträgen.

Die Stadt Linz finanziert den städtischen Verkehr zu 100 Prozent selbst.

[52] Das Stadtgebiet von Leonding befindet sich in der Kernzone von Linz.

Abbildung 21: Übersicht Stadtregion Linz (Teil 1)

Aufgaben	Land Oberösterreich	Oberösterreichische Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG (OÖVG)	Verkehrsunternehmen (VU)
Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)			
Aufgabenträgerschaft	Ja (Regionalverkehr; einbrechende Schienenlinien Stadt Linz)		
ÖPNV-Strategische Planung: Planungsvorgaben bzw. übergeordnete Planung, Konzepte	Gesamtverkehrskonzept OÖ, Gesamtverkehrskonzept Großraum Linz, Strategisches Schienenverkehrskonzept Oberösterreich		
Planung und Gestaltung des Angebotes (Operative Planung)			
Planung und Gestaltung des Angebotes	Infrastrukturplanung Schiene erfolgt durch Schiene OÖ GmbH (100% im Besitz vom Land)	Erstellung von Rahmenvorgaben für die Gestaltung des Tarifangebotes (Tarifbestellungen) (Regionalverkehr Bus)	
Konkrete Umsetzung der Maßnahmen	Ja (Schiene OÖ Gmbh)	Ja (Regionalverkehr)	
Bestellung Verkehrsleistungen			
Bestellung von ÖPNV-Leistungen	Leistungsbestellung Schienenverkehr	Tarif- und Leistungsbestellungen (Regionalverkehr)	
Abrechnung Verkehrsdiensteverträge (Einnahmenaufteilung etc.)		Abrechnung und Einnahmenaufteilung im Bereich der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt sowie der Tarifeinnahmen für die Verkehrsunternehmen; Abrechnung der bestellten Leistungen auf Grundlage der Verkehrsdiensteverträge	
Koordination und Abstimmung			
Koordination AkteurInnen	keine gesamthafte (institutionalisierte) Koordination der ÖPNV-AkteurInnen in der Stadtregion		
Abstimmung stadtregionales Verkehrsangebot	Ja institutionalisiert (Konzessionsvergabe)	Ja (Bestimmung des Angebots im Regionalverkehr (Bus))	
Gestaltung Tarife		Tarifhoheit	
Leistungserbringung			
Leistungserbringung			Ja (Regionalverkehr (Bus) und Schiene (ÖBB)) LiLo: Stern und Hafferl
Finanzierung [1]			
Finanzierung des zur Verfügung gestellten Grundangebotes	Ja		
Förderung von Zusatzbestellungen einzelner Gemeinden bzw. gemeindeübergreifend	Ja		
Förderung von städtischen Verkehren			

Anmerkungen
1) Betrachtung der Finanzierung erfolgt ohne Bund (Grund- und Finanzierungsvertrag; Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) und andere Einnahmen (z.B. Fahrgasteinnahmen)

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

Abbildung 22: Übersicht Stadtregion Linz (Teil 2)

Aufgaben	Städte und Gemeinden in Stadtregion	Stadt Linz	Linz AG Linien
Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)			
Aufgabenträgerschaft	Ja (wird nur vereinzelt wahrgenommen)	Ja (städtischer Verkehr (Straßenbahn, Autobus, Linzer Lokalbahn)	
ÖPNV-Strategische Planung: Planungsvorgaben bzw. übergeordnete Planung, Konzepte		Verkehrskonzept Linz (wird überarbeitet)	Ja (Unterstützung der Stadt Linz)
Planung und Gestaltung des Angebotes (Operative Planung)			
Planung und Gestaltung des Angebotes		Linz AG Linien planen das Angebot in Kooperation mit der Stadt Linz (städtischer Verkehr) 2015 wurde die Neue Schiene Linz Gmbh für die Planung und Errichtung von Infrastrukturen der Schienenverkehrsprojekte in Linz gegründet, um diesen Aufgabenbereich aus dem operativen Geschäft der Linz AG Linien herauszuhalten.	
Konkrete Umsetzung der Maßnahmen			Ja (städtischer Verkehr)
Bestellung Verkehrsleistungen			
Bestellung von ÖPNV-Leistungen	zusätzliche Bestellleistungen auf eigene Kosten (ggf. mit Landesförderung)		Leistungsbestellung (städtischer Verkehr)
Abrechnung Verkehrsdiensteverträge (Einnahmenaufteilung etc.)			Abrechnung der bestellten Leistungen auf Grundlage der Verkehrsdiensteverträge
Koordination und Abstimmung			
Koordination AkteurInnen	keine gesamthafte (institutionalisierte) Koordination der ÖPNV-AkteurInnen in der Stadtregion		
Abstimmung stadtregionales Verkehrsangebot		Ja (städtischer Verkehr)	
Gestaltung Tarife		Ja (städtischer Verkehr) für spezielle Stadttickets (Differenz zum Verbundtarif wird von der Stadt Linz an die OÖVG gezahlt)	
Leistungserbringung			
Leistungserbringung			Ja (städtischer Verkehr Linz und Leonding)
Finanzierung [1]			
Finanzierung des zur Verfügung gestellten Grundangebotes	Ja (Verbundbeiträge, Sonderregelung für Linz als Statutarstadt)		
Förderung von Zusatzbestellungen einzelner Gemeinden bzw. gemeindeübergreifend	Ja (Verhandlungssache)		
Förderung von städtischen Verkehren		Für die Finanzierung des städtischen Verkehrs sind die Stadt Linz und die Linz AG Linien (Querverbund von Linz AG) zuständig.	

Anmerkungen
1) Betrachtung der Finanzierung erfolgt ohne Bund (Grund- und Finanzierungsvertrag; Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) und andere Einnahmen (z.B. Fahrgasteinnahmen)

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

4 Stadtregion Salzburg

Die räumliche Lage der Stadtregion Salzburg[53] stellt die ÖPNRV-Planung teilweise vor große Herausforderungen. Einerseits schränken die Alpen sowie die Salzach die Möglichkeiten für den Verlauf der Verkehrsflächen ein, andererseits stellt die Staatsgrenze zu Deutschland eine Art unsichtbare Grenze dar.[54] Der Verkehrsraum in der Stadtregion Salzburg ist kaum erweiterbar. Um Platz für Busstraßen zu schaffen, müsste der Verkehrsraum des MIV reduziert werden, was derzeit politisch schwer zu thematisieren ist. In der Stadt Salzburg sind die Möglichkeiten für eine Erweiterung der Verkehrsflächen auch sehr eingeschränkt, da z.B. die Altstadt von Salzburg UNESCO Weltkulturerbe ist. Im Zulauf auf die Stadt Salzburg spielt der Schienenverkehr (S-Bahn, REX) eine wesentliche Rolle. Abseits der Schienenachsen besteht ein gut ausgebautes und nachgefragtes Busangebot.

Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)

Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNRV in der Stadtregion Salzburg liegt einerseits beim Land Salzburg im Regionalverkehr und andererseits bei der Salzburg AG im Stadtgebiet Salzburg. Die Stadt Salzburg hat die Aufgabenträgerschaft an die Salzburg AG[55] übertragen.

Die übergeordnete strategische Verkehrsplanung obliegt dem Land Salzburg. In der Stadt Salzburg erfolgt sie in Abstimmung zwischen der Stadt Salzburg und der Salzburg AG.

Das Salzburger Landesmobilitätskonzept salzburg.mobil.2025, der Masterplan – Kooperatives Raumkonzept für die Kernregion Salzburg, das Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden sowie das räumliche Entwicklungskonzept der Stadt Salzburg 2007 sind die zentralen Konzepte in der Stadtregion Salzburg.

Planung und Gestaltung des Angebots (Operative Planung)

Für die operative Planung und Gestaltung des ÖPNRV-Angebots sowie die Umsetzung von konkreten Maßnahmen im Schienen-Regionalverkehr ist das Land Salzburg zuständig, den Bus-Regionalverkehr plant und gestaltet die Salzburger Verkehrsverbund GmbH (SVG).

Das Angebot des städtischen Verkehrs in der Kernstadt Salzburg wird von der Salzburg AG geplant und umgesetzt. Im Bereich der stadtgrenzüberschreitenden Verkehre findet eine planerische Abstimmung zwischen der Salzburg AG und der SVG statt.

Bestellung Verkehrsdienstleistungen

Das Land Salzburg bestellt die Leistungen im Schienenverkehr in der Stadtregion Salzburg. Die SVG führt die Tarif- und Leistungsbestellungen für den Regionalbusverkehr sowie für die Leistungen der Salzburger Lokalbahn durch. Im Stadtgebiet Salzburg ist die Salzburg AG der Leistungsbesteller.

Die SVG ist Schlichtungs- und Clearingstelle. Sie führt die Abrechnungen und Einnahmenaufteilungen im Bereich der SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt sowie die Tarifeinnahmen der Verkehrsunternehmen durch. Ebenso rechnet sie die bestellten Leistungen auf Grundlage der Verkehrsdiensteverträge ab.

[53] Nähere Informationen zu Strukturdaten (Bevölkerung, Fläche etc.) der Stadtregion Salzburg können dem Kapitel II1.1 Abgrenzung der Stadtregionen entnommen werden.
[54] Zwischen dem Verkehrsverbund Salzburg und dem Landkreis Berchtesgaden besteht im Bereich des ÖPNRVs eine Kooperation.
[55] Die Salzburg AG steht zu 42,56 Prozent im Eigentum des Landes Salzburg, 31,31 Prozent gehören der Stadt Salzburg und die restlichen 26,13 Prozent besitzt die Energie AG Oberösterreich Service- und Beteiligungsverwaltungs-GmbH.

Gemeinden haben die Möglichkeit, Leistungen von der SVG planen und bestellen zu lassen. Vor der Leistungsbestellung muss von der Gemeinde eine Finanzierungszusage erfolgen (z.B. bei der Einführung der WALSIE Busse in Wals-Siezenheim war die SVG maßgeblich mit der Funktion als Berater betraut).

Koordination und Abstimmung

Es gibt keine gesamthafte institutionalisierte Zusammenarbeit der ÖPNRV-AkteurInnen in der Stadtregion. Die SVG koordiniert den Regionalverkehr und erstellt die Fahrpläne. Sie führt verbundspezifische Marketing- und Vertriebstätigkeiten aus.

Die SVG hat die Tarifhoheit inne. Die Salzburg AG gestaltet den Tarif insofern, indem spezielle Stadttickets in der Stadt Salzburg angeboten werden.

Leistungserbringung

Die Verkehrsdienstleistungen in der Stadt Salzburg werden von der Salzburg AG (O-Bus), von Albus (Albus Salzburg Verkehrsbetrieb GmbH) sowie von weiteren privaten Verkehrsunternehmen (Dieselbus) erbracht. Die Salzburg AG ist mit der Salzburger Lokalbahn (SLB) im Stadt-Umland-Verkehr als Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig.

Der Schienenverkehr in der Stadtregion Salzburg wird hauptsächlich von der ÖBB erbracht, für den Regionalbusverkehr sind die Salzburg AG sowie private Verkehrsunternehmen zuständig.

Finanzierung

Das Land Salzburg (sowie der Bund) leistet an die SVG eine Verbundabgeltung. Zusätzlich gibt es Zahlungen an die SVG für Tarifbestellungen (Semesterticket, Jugendcard, Freizeitcard). Weiters gibt es auch Linien im Regionalverkehr, die von den Gemeinden und dem Land gemeinsam finanziert werden, z.B. das Land Salzburg ist „Mit“-Finanzier der Linie 180 nach Bad Reichenhall.

In Salzburg gibt es keine Verbundbeiträge in Form von Direktzahlungen der Gemeinden an den SVG bzw. das Land Salzburg. Hingegen ist im Gemeindeausgleichsfonds festgelegt, dass drei Prozent der Bedarfszuweisungsmittel für die Gemeinden als Vorwegabzug an die SVG fließen („*indirekte Verbundbeiträge*“ der Gemeinden).

Zusatzleistungen müssen die Gemeinden bei Bedarf selbst an die SVG bzw. an die Salzburg AG bezahlen. Die Höhe des Anteils der Gemeinde bei Zusatzbestellungen ist Verhandlungssache und wird über Einzelvereinbarungen geregelt.

Die Finanzierung des städtischen Verkehrs übernimmt die Stadt Salzburg. Sie übermittelt die Gebrauchsabgabe an die Salzburg AG. Es besteht ein Verlustabdeckungsvertrag mit der Salzburg AG.

Abbildung 23: Übersicht Stadtregion Salzburg (Teil 1)

Aufgaben	Land Salzburg	Salzburger Verkehrsverbund GmbH (SVG)	Verkehrsunternehmen (VU)
Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)			
Aufgabenträgerschaft	Ja (Regionalverkehr (Bus, Schiene); einbrechende Linien Stadt Salzburg)		
ÖPNV-Strategische Planung: Planungsvorgaben bzw. übergeordnete Planung, Konzepte	Regionalprogramm Salzburg Stadt und Umgebungsgemeinden, Landesmobilitätskonzept (salzburg.mobil.2025), Masterplan. Kooperatives Raumkonzept für die Kernregion Salzburg		
Planung und Gestaltung des Angebotes (Operative Planung)			
Planung und Gestaltung des Angebotes	Ja (Regionalverkehr Schiene)	Ja (Regionalverkehr Bus)	
Konkrete Umsetzung der Maßnahmen	Ja (Regionalverkehr Schiene)	Ja (Regionalverkehr Bus)	
Bestellung Verkehrsleistungen			
Bestellung von ÖPNV-Leistungen	Leistungsbestellung Schienenverkehr	Tarif- und Leistungsbestellungen (Regionalverkehr)	
Abrechnung Verkehrsdiensteverträge (Einnahmenaufteilung etc.)		SVG ist Schlichtungs- und Clearingstelle: Abrechnung und Einnahmenaufteilung im Bereich der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt sowie der Tarifeinnahmen für die Verkehrsunternehmen; Abrechnung der bestellten Leistungen auf Grundlage der Verkehrsdiensteverträge	
Koordination und Abstimmung			
Koordination AkteurInnen	keine gesamthafte (institutionalisierte) Koordination der ÖPNV-AkteurInnen in der Stadtregion		
Abstimmung stadtregionales Verkehrsangebot	Ja institutionalisiert (Konzessionsvergabe)	Ja (Bestimmung des Angebots im Regionalverkehr (Bus)); Koordination Verkehrsangebote und Erstellung von Fahrplänen	
Gestaltung Tarife		Tarifhoheit	
Leistungserbringung			
Leistungserbringung			Ja (Regionalverkehr (Bus) und Schiene (ÖBB))
Finanzierung [1]			
Finanzierung des zur Verfügung gestellten Grundangebotes	Ja		
Förderung von Zusatzbestellungen einzelner Gemeinden bzw. gemeindeübergreifend	Ja		
Förderung von städtischen Verkehren			

Anmerkungen
1) Betrachtung der Finanzierung erfolgt ohne Bund (Grund- und Finanzierungsvertrag; Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) und andere Einnahmen (z.B. Fahrgasteinnahmen)

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

Abbildung 24: Übersicht Stadtregion Salzburg (Teil 2)

Aufgaben	Städte und Gemeinden in Stadtregion	Stadt Salzburg	Salzburg AG
Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)			
Aufgabenträgerschaft	Ja (wird nur vereinzelt wahrgenommen)		Ja (von der Stadt beauftragte Aufgabenträgerorgansation)
ÖPNV-Strategische Planung: Planungsvorgaben bzw. übergeordnete Planung, Konzepte		Räumliches Entwicklungskonzept 2007 (für Stadt Salzburg)	Ja (Unterstützung der Stadt Salzburg)
Planung und Gestaltung des Angebotes (Operative Planung)			
Planung und Gestaltung des Angebotes			Ja (städtischer Verkehr)
Konkrete Umsetzung der Maßnahmen			Ja (städtischer Verkehr)
Bestellung Verkehrsleistungen			
Bestellung von ÖPNV-Leistungen	zusätzliche Bestellleistungen auf eigene Kosten (ggf. mit Landesförderung)		Leistungsbestellung (städtischer Verkehr)
Abrechnung Verkehrsdienstevertäge (Einnahmenaufteilung etc.)			Ja (städtischer Verkehr)
Koordination und Abstimmung			
Koordination AkteurInnen	keine gesamthafte (institutionalisierte) Koordination der ÖPNV-AkteurInnen in der Stadtregion		
Abstimmung stadtregionales Verkehrsangebot		Ja (städtischer Verkehr)	
Gestaltung Tarife			Ja (städtischer Verkehr) für spezielle Stadttickets
Leistungserbringung			
Leistungserbringung			Ja (städtischer Verkehr; sowie Salzburger Lokalbahn (SLB) im Stadt-Umland)
Finanzierung [1]			
Finanzierung des zur Verfügung gestellten Grundangebotes	Ja ("indirekter" Verbundbeitrag)		
Förderung von Zusatzbestellungen einzelner Gemeinden bzw. gemeindeübergreifend	Ja		
Förderung von städtischen Verkehren		Die Finanzierung des städtischen Verkehrs übernimmt die Stadt Salzburg. Sie übermittelt die Gebrauchsabgabe an die Salzburg AG. Es besteht ein Verlustabdeckungsvertrag mit der Salzburg AG.	

Anmerkungen
1) Betrachtung der Finanzierung erfolgt ohne Bund (Grund- und Finanzierungsvertrag; Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) und andere Einnahmen (z.B. Fahrgasteinnahmen)

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

5 Stadtregion Innsbruck

In der Stadtregion Innsbruck[56] bestehen intensive ÖV-Beziehungen zwischen der Stadt Innsbruck und den Umlandgemeinden. Aufgrund der geographischen Lage von Innsbruck konzentrieren sich die Pendlerströme auf wenige Achsen, die entlang der Täler verlaufen. In Kombination mit dem Bevölkerungswachstum in der Stadtregion und dem dadurch steigenden Verkehrsaufkommen stellen die Stadt-Umland-Verbindungen eine wesentliche Herausforderung für die Zukunft dar.

Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)

In der Stadtregion Innsbruck hat das Land Tirol im Regional- und Schienenverkehr die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNRV. In der Stadt Innsbruck hat die Stadt die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH (IVB[57]) mit der Aufgabenträgerschaft betraut. Die Grundkompetenzen wurden per Gemeinderatsbeschluss offiziell an die IVB übertragen. Die IVB ist mit der Funktion des Verkehrskoordinators der Stadt Innsbruck betraut worden. Die strategische Planung wird vom Land Tirol bzw. für das städtische Gebiet durch die Stadt Innsbruck mit Unterstützung der IVB wahrgenommen.

Die zentralen Konzepte sind auf Landesebene das Mobilitätsprogramm 2013-20 und das Konzept „ZukunftsRaum Tirol“. Für die Stadt Innsbruck sowie den Großraum gibt es das Mobilitätskonzept „Mobil 2020“. Auf die Stadtregion Innsbruck bezieht sich das „Entwicklungskonzept für den öffentlichen Verkehr im Tiroler Zentralraum“ von 2009.

Planung und Gestaltung des Angebots (Operative Planung)

Die operative Planung und Gestaltung des ÖPNRV-Angebots obliegt im Bereich des Schienen-Regionalverkehrs sowie des Regionalbusverkehrs der Verkehrsverbund Tirol GesmbH.

Der städtische Verkehr in der Stadt Innsbruck wird zur Gänze von den IVB geplant und gestaltet. Vereinzelt bedienen die IVB auch Strecken im Regionalverkehr sowie die Stubaitalbahn von Innsbruck nach Fulpmes.

Beispiel: Regionalbahn von Völs nach Rum

Die Strecke soll in mehreren Abschnitten bis 2020 in Betrieb genommen werden. Bei diesem Bauprojekt steuert das Land Tirol im Stadtgebiet von Innsbruck ein Drittel und im Umland 100 Prozent der Baukosten bei. Betrieben wird die gesamte Strecke, ähnlich wie bei der Stubaitalbahn, von den IVB.

Bestellung Verkehrsdienstleistungen

Die Leistungsbestellung im Schienenverkehr erfolgt in Abstimmung von Land und VTG gemeinsam mit der SCHIG. Für die Tarif- und Leistungsbestellungen im Regionalbusverkehr ist allein die VTG zuständig. Zusätzlich erfolgt die Leistungsbestellung der Stubaitalbahn durch die VTG.

In der Stadt Innsbruck erfolgt die Leistungsbestellung durch die Innsbrucker Verkehrsbetriebe.

[56] Nähere Informationen zu Strukturdaten (Bevölkerung, Fläche etc.) der Stadtregion Innsbruck können dem Kapitel II1.1 Abgrenzung der Stadtregionen entnommen werden.

[57] Die Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn Gmbh steht zu 51 Prozent im Eigentum der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG, gehört zu 45 Prozent der Stadt Innsbruck und zu 4 Prozent dem Land Tirol.

Koordination und Abstimmung

Eine Koordination zwischen Land Tirol und Stadt Innsbruck findet im Rahmen der ÖV-Stabstelle statt. Die ÖV-Stabsstelle ist ein formelles Gremium, das sich aus VerkehrsplanerInnen sowie FinanzexpertInnen jeweils aus der Stadt Innsbruck und dem Land Tirol zusammensetzt. Es wird das Ziel verfolgt, Kompromisse und Lösungen für den ÖV in der Stadtregion Innsbruck zu finden. Die VTG und die IVB sind in der ÖV-Stabstelle nicht beschlussberechtigt, werden allerdings in Diskussionen und Entscheidungen eingebunden.

Eine Besonderheit der Stadtregion Innsbruck stellt die Tatsache dar, dass mit der VTG und den IVB zwei Organisationen bestehen, die sehr ähnliche Kernaufgaben im Bereich des ÖV besitzen und parallel zueinander bestehen. Vertraglich ist das Verhältnis von VTG und IVB im Rahmen eines Kooperationsvertrages geregelt. In der praktischen Umsetzung stellt die Zusammenarbeit von VTG und IVB allerdings teilweise eine Herausforderung dar.

Obwohl die Stadt Innsbruck wesentliche Kompetenzen im Bereich des ÖVs an die IVB übertragen hat, gibt es eine enge Zusammenarbeit zwischen Stadt und IVB. So erfolgt beispielsweise die Tarifgestaltung gemeinsam.

Leistungserbringung

Die ÖPNRV-Leistungen in der Stadtregion Innsbruck werden im Schienenverkehr durch die ÖBB sowie private EVU und im Regionalbusverkehr durch verschiedene Verkehrsunternehmen erbracht.

Innerhalb des Innsbrucker Stadtgebietes sind die IVB für die Leistungserbringung zuständig. Diese wird durch die Innbus GmbH und die IVB Tram, beide hundertprozentige Töchter der IVB, abgewickelt. Die IVB erbringen zusätzlich zum Stadtverkehr auch im Regionalbusverkehr über die Innbus Regionalverkehr GmbH[58] sowie im Regionalschienenverkehr mit der Stubaitalbahn Leistungen.

Finanzierung

Das Land Tirol sowie der Bund (Anteil an Verbundfinanzierung, Grundangebotsfinanzierung) sind grundsätzlich für die Finanzierung des Verkehrsverbunds und gegebenenfalls von Zusatzbestellungen zuständig. Die Gemeinden beteiligen sich nicht an der Finanzierung des Verkehrsverbundes, leisten jedoch einen Kostenbeitrag von 66,67 Prozent bei Zusatzbestellungen.

Die Finanzierung des städtischen Verkehrs in Innsbruck obliegt der Stadt Innsbruck.

[58] Die Innbus Regionalverkehr GmbH gehört zu 55 Prozent der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG und zu 45 Prozent der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH.

Abbildung 25: Übersicht Stadtregion Innsbruck (Teil 1)

Aufgaben	Land Tirol	Verkehrsverbund Tirol GesmbH (VTG)	Verkehrsunternehmen (VU)
Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)			
Aufgabenträgerschaft	Ja (Regionalverkehr (Bus, Schiene); einbrechende Linien Stadt Innsbruck		
ÖPNV-Strategische Planung: Planungsvorgaben bzw. übergeordnete Planung, Konzepte	Mobilitätsprogramm 2013-20; ZukunftsRaum Tirol_2011 (Strategien zur Landesentwicklung)		
Planung und Gestaltung des Angebotes (Operative Planung)			
Planung und Gestaltung des Angebotes		Ja (Regionalverkehr Schiene + Bus)	
Konkrete Umsetzung der Maßnahmen		Ja (Regionalverkehr Schiene + Bus)	
Bestellung Verkehrsleistungen			
Bestellung von ÖPNV-Leistungen [1]	Leistungsbestellung Schienenverkehr	Leistungsbestellungen (Schiene) gemeinsam mit SCHIG; Tarif- und Leistungsbestellungen (Regionalverkehr Bus); Zusatz-Leistungsbestellung der Stubaitalbahn	
Abrechnung Verkehrsdiensteverträge (Einnahmenaufteilung etc.)		Ja (Regionalverkehr)	
Koordination und Abstimmung			
Koordination AkteurInnen	Koordination erfolgt im Rahmen der ÖV-Stabstelle vom Land Tirol und der Stadt Innsbruck		
Abstimmung stadtregionales Verkehrsangebot	Ja institutionalisiert (Konzessionsvergabe)	Ja (Bestimmung des Angebots im Regionalverkehr (Bus))	
Gestaltung Tarife		Tarifhoheit	
Leistungserbringung			
Leistungserbringung			Ja (Regionalverkehr (Bus) und Schiene (ÖBB, Stubaitalbahn, Zillertalbahn))
Finanzierung [2]			
Finanzierung des zur Verfügung gestellten Grundangebotes	Ja		
Förderung von Zusatzbestellungen einzelner Gemeinden bzw. gemeindeübergreifend	Ja		
Förderung von städtischen Verkehren			

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

Anmerkungen

1) Leistungsbestellung Stubaitalbahn: SCHIG

2) Betrachtung der Finanzierung erfolgt ohne Bund (Grund- und Finanzierungsvertrag; Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) und andere Einnahmen (z.B. Fahrgasteinnahmen)

Abbildung 26: Übersicht Stadtregion Innsbruck (Teil 2)

Aufgaben	Städte und Gemeinden in Stadtregion	Stadt Innsbruck	IVB (Innsbrucker Verkehrsbetriebe)	Kooperationen, Arbeits-gemeinschaften etc.
Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)				
Aufgabenträgerschaft	Ja (wird nur vereinzelt wahrgenommen)		Ja (von der Stadt beauftragte Aufgabenträgerorgansation)	
ÖPNV-Strategische Planung: Planungsvorgaben bzw. übergeordnete Planung, Konzepte		Mobilitätskonzept Mobil 21	Ja (Unterstützung der Stadt Innsbruck)	Planungsverband Innsbruck und Umgebung (Unterstützung beim Mobilitätskonzept Mobil 21), ÖV-Stabstelle vom Land Tirol und der Stadt Innsbruck, Steuerungsgruppe
Planung und Gestaltung des Angebotes (Operative Planung)				
Planung und Gestaltung des Angebotes			Ja (städtischer Verkehr; sowie Stubaitalbahn und vereinzelt Regionalverkehr)	
Konkrete Umsetzung der Maßnahmen			Ja (städtischer Verkehr; sowie Stubaitalbahn und vereinzelt Regionalverkehr)	
Bestellung Verkehrsleistungen				
Bestellung von ÖPNV-Leistungen [1]	zusätzliche Bestellleistungen auf eigene Kosten (ggf. mit Landesförderung)		Leistungsbestellung (städtischer Verkehr)	
Abrechnung Verkehrsdiensteverträge (Einnahmenaufteilung etc.)			Ja (städtischer Verkehr)	
Koordination und Abstimmung				
Koordination AkteurInnen	Koordination erfolgt im Rahmen der ÖV-Stabstelle vom Land Tirol und der Stadt Innsbruck			
Abstimmung stadtregionales Verkehrsangebot		Ja (städtischer Verkehr)		
Gestaltung Tarife			Ja, Tarifhoheit (städtischer Verkehr)	
Leistungserbringung				
Leistungserbringung			Ja (städtischer Verkehr (IVB Tram und Innbus GmbH); sowie im Stadt-Umland (Innbus Regionalbus GmbH) und die Stubaitalbahn)	
Finanzierung [2]				
Finanzierung des zur Verfügung gestellten Grundangebotes	nein			
Förderung von Zusatzbestellungen einzelner Gemeinden bzw. gemeindeübergreifend	Ja			
Förderung von städtischen Verkehren		Ja		

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

Anmerkungen

1) Leistungsbestellung Stubaitalbahn: SCHIG

2) Betrachtung der Finanzierung erfolgt ohne Bund (Grund- und Finanzierungsvertrag; Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) und andere Einnahmen (z.B. Fahrgasteinnahmen)

6 Unteres Rheintal

Im Gegensatz zu den anderen Stadtregionen existiert in Vorarlberg keine bevölkerungsmäßig dominierende Landeshauptstadt. Bregenz ist mit rund 29.000 EinwohnerInnen lediglich die drittgrößte Stadt des Landes. In Vorarlberg findet man einen polyzentrischen Raum vor, der sich durch das gesamte Rheintal erstreckt. Die Region „Unteres Rheintal“[59] liegt in den Bezirken Bregenz und Dornbirn und deckt sich geographisch mit dem gleichnamigen ÖPNRV-Gemeindeverband, der durch den „Landbus Unterland“ bedient wird.

Das Untere Rheintal ist vergleichsweise dicht besiedelt, was ein dichtes ÖV-Angebot ermöglicht, das auch wirtschaftlich gut umsetzbar ist. Andererseits sind die Pendlerströme sehr verteilt, wodurch die Organisation des ÖV erschwert wird. Das Rückgrat des ÖV im Rheintal ist die S-Bahn, die perlschnurartig das Gebiet durchzieht. Eine Ebene darunter dient das Busnetz der Feinerschließung. Dabei fungiert der sogenannte „Landbus“ (in Regionen organisiert) als Regionalverkehrsmittel und der „Stadtbus“ (in Dornbirn, Feldkirch, Bregenz und Bludenz) als städtisches Verkehrsmittel.

Eine Besonderheit stellt die Nähe des Rheintals zur Schweizer Staatsgrenze dar. Die Infrastrukturen, wie Autobahn und Bahn, verlaufen teilweise parallel. Die Infrastruktur und die Tarife stellen hinsichtlich der gegenseitigen Abstimmung die größten Herausforderungen dar.

Die ÖPNRV-Gemeindeverbände

Die Vorarlberger ÖPNRV-Gemeindeverbände stellen eine Besonderheit der Organisation des ÖV dar. Diese ÖPNRV-Gemeindeverbände wurden ausschließlich für die Organisation des öffentlichen Busverkehrs gegründet. Sie basieren auf dem Prinzip der Solidarität der Mitgliedsgemeinden, die den eigenen ÖV selbstständig planen und organisieren wollen. Die Finanzierung obliegt grundsätzlich den Verbänden, wobei die unterschiedlichen Situationen und Bedürfnisse der Gemeinden berücksichtigt werden.

Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)

Das Land Vorarlberg hat für den Schienenverkehr die Aufgabenträgerschaft inne. Aufgabenträger des regionalen Busangebots im Rahmen des Landbusses Unterland sind die Städte und Gemeinden des Gemeindeverbands. Die Aufgabenträgerschaft für den Stadtbus Bregenz liegt bei der Stadt Bregenz.

Die zentralen Konzepte sind auf Landesebene das Verkehrskonzept Vorarlberg 2006 und das Konzept „Mobil im Rheintal“. Für das Gebiet des ÖPNRV-Gemeindeverbands „Unteres Rheintal“ gibt es das Konzept NUR (Nahverkehr Unteres Rheintal), das jährlich angepasst wird. Die Stadt Bregenz besitzt ein Leitbild für Verkehr und Mobilität sowie das Generalverkehrskonzept Bregenz 2014.

Planung und Gestaltung des Angebots (Operative Planung)

Die operative Planung und Gestaltung des ÖPNRV-Angebots obliegt im Bereich des Schienen-Regionalverkehrs dem Land Vorarlberg. Für die Planung des Regionalbusnetzes ist der ÖPNRV-Gemeindeverband Unteres Rheintal zuständig. Der VVOG kommt bei der Angebotsplanung eine vermittelnde Rolle zwischen den einzelnen AkteurInnen zu.

[59] Nähere Informationen zu Strukturdaten (Bevölkerung, Fläche etc.) der Region Unteres Rheintal können dem Kapitel II1.1 Abgrenzung der Stadtregionen entnommen werden.

Der städtische Verkehr in der Stadt Bregenz wird von der Stadt geplant und umgesetzt. Die gemeindeeigenen Stadtwerke Bregenz sind, im Gegensatz zu jenen der meisten anderen Landeshauptstädte, lediglich für die Bestellung der Verkehrsdienstleistungen zuständig. Es werden daher die Verkehrsdienstleistungen nicht selbst erbracht.

Bestellung Verkehrsdienstleistungen

Die Leistungsbestellung im Schienenverkehr erfolgt durch das Land Vorarlberg und im Regionalbusverkehr durch den ÖPNV-Gemeindeverband Unteres Rheintal.

Bei den Leistungsbestellungen im Regionalbusverkehr werden stets Doppelverträge abgeschlossen. Die Gemeindeverbände unterzeichnen Verkehrsdiensteverträge mit den Verkehrsunternehmen, während die VVOG Verkehrskooperationsverträge mit den Verkehrsunternehmen abschließt. Diese beinhalten Rahmenbedingungen wie Tarif und Marketing.

In der Stadt Bregenz erfolgt die Leistungsbestellung durch die Stadtwerke Bregenz, die im hundertprozentigen Eigentum der Stadt Bregenz ist. Da die Stadt Bregenz gleichzeitig Mitglied im ÖPNV-Gemeindeverband Unteres Rheintal ist, ist sie somit auch für den Regionalbusverkehr mitverantwortlich.

Koordination und Abstimmung

Eine Koordination im Bereich des ÖPNRV erfolgt in Vorarlberg durch die ÖPNV-Gemeindeverbände. Die VVOG erfüllt in Vorarlberg die Funktionen der Tarifgestaltung sowie des Marketing und der Vorgabe von qualitativen Standards im Regionalbusverkehr.

Außerdem dient die VVOG als Schnittstelle zwischen den Gemeindeverbänden und der ÖBB bei der Fahrplanabstimmung. Der VVV stellt auch in der Zusammenarbeit ein Bindeglied zwischen dem Land und den Gemeindeverbänden dar. Es finden regelmäßige Treffen zwischen VVOG, Gemeindeverbänden und Land statt, die von der VVOG koordiniert werden.

Leistungserbringung

Die ÖPNRV-Leistungen im Unteren Rheintal werden im Schienenverkehr durch die ÖBB und im Regionalbusverkehr durch verschiedene Verkehrsunternehmen, die unter der „Marke“ Landbus fahren, erbracht. Die Leistungserbringung im Stadtverkehr in Bregenz wird von einem Verkehrsunternehmen erbracht, das unter der „Marke“ Stadtbus fährt.

Finanzierung

Neben Fahrgasteinnahmen leisten die Gemeinden ihren finanziellen Beitrag für den regionalen Busverkehr gemäß dem „kombinierten Einwohner-/Haltestellenschlüssel“, der Rest wird von Bund und Land kofinanziert.

Die Finanzierung des städtischen Verkehrs in Bregenz, der durch den Stadtbus Bregenz abgewickelt wird, obliegt der Stadt Bregenz.

Abbildung 27: Übersicht Unteres Rheintal (Teil 1)

Aufgaben	Land Vorarlberg Abteilung Wirtschaft & Verkehr	Verkehrsverbund Vorarlberg GmbH (VVV GmbH)	Verkehrsunternehmen (VU)
Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung) [1]			
Aufgabenträgerschaft	Ja (Schienenverkehr)		
ÖPNV-Strategische Planung: Planungsvorgaben bzw. übergeordnete Planung, Konzepte	Mobil im Rheintal; Verkehrskonzept Vorarlberg 2006		
Planung und Gestaltung des Angebotes (Operative Planung)			
Planung und Gestaltung des Angebotes	Ja (Regionalverkehr Schiene)	qualitative Vorgaben (Landbus Unterland)	
Konkrete Umsetzung der Maßnahmen	Ja (Regionalverkehr Schiene)		
Bestellung Verkehrsleistungen			
Bestellung von ÖPNV-Leistungen	Leistungsbestellung Schienenverkehr		
Abrechnung Verkehrsdiensteverträge (Einnahmenaufteilung etc.)		Ja (Mittelaufteilung an Gemeindeverbände)	
Koordination und Abstimmung			
Koordination AkteurInnen	Koordination über Gemeindeverband		
Abstimmung stadtregionales Verkehrsangebot	Ja institutionalisiert (Konzessionsvergabe)		
Gestaltung Tarife		Tarifhoheit	
Leistungserbringung			
Leistungserbringung			Ja (Landbus Unterland im Unteren Rheintal; Stadtbus Bregenz; Schiene (ÖBB))
Finanzierung [2]			
Finanzierung des zur Verfügung gestellten Grundangebotes	Ja		
Förderung von Zusatzbestellungen einzelner Gemeinden bzw. gemeindeübergreifend			
Förderung von städtischen Verkehren			

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

Anmerkungen

1) Bregenz organisiert den städtischen Verkehr in der Stadt Bregenz und ist zusätzlich auch Mitglied im Gemeindeverband ÖPNV Unteres Rheintal.

2) Betrachtung der Finanzierung erfolgt ohne Bund (Grund- und Finanzierungsvertrag; Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) und andere Einnahmen (z.B. Fahrgasteinnahmen)

Abbildung 28: Übersicht Unteres Rheintal (Teil 2)

Aufgaben	(Städte und Gemeinden im Gemeindeverband)	Stadt Bregenz	Stadtwerke Bregenz
Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung) [1]			
Aufgabenträgerschaft	Ja (Landbus Unterland)	Ja (Stadtbus Bregenz)	
ÖPNV-Strategische Planung: Planungsvorgaben bzw. übergeordnete Planung, Konzepte	NUR (Nahverkehr Unteres Rheintal)-Konzept mit jährlicher Anpassung	Bregenz.Leitbild für Verkehr und Mobilität 2011; Generalverkehrskonzept Bregenz 2014	
Planung und Gestaltung des Angebotes (Operative Planung)			
Planung und Gestaltung des Angebotes	Ja (Landbus Unterland)	Ja (städtischer Verkehr)	
Konkrete Umsetzung der Maßnahmen	Ja (Landbus Unterland)	Ja (städtischer Verkehr)	
Bestellung Verkehrsleistungen			
Bestellung von ÖPNV-Leistungen	Leistungsbestellung (Landbus Unterland)		Leistungsbestellung (städtischer Verkehr)
Abrechnung Verkehrsdiensteverträge (Einnahmenaufteilung etc.)	Ja (Landbus Unterland)		Ja (städtischer Verkehr)
Koordination und Abstimmung			
Koordination AkteurInnen	Koordination über Gemeindeverband		
Abstimmung stadtregionales Verkehrsangebot	Ja (Landbus Unterland)	Ja (städtischer Verkehr)	
Gestaltung Tarife		Ja (städtischer Verkehr) abgestimmt mit VVV	
Leistungserbringung			
Leistungserbringung			
Finanzierung [2]			
Finanzierung des zur Verfügung gestellten Grundangebotes	ja - Beiträge zum Gemeindeverband		
Förderung von Zusatzbestellungen einzelner Gemeinden bzw. gemeindeübergreifend	es gibt keine Zusatzbestellungen		
Förderung von städtischen Verkehren		Ja	

Anmerkungen

1) Bregenz organisiert den städtischen Verkehr in der Stadt Bregenz und ist zusätzlich auch Mitglied im Gemeindeverband ÖPNV Unteres Rheintal.

2) Betrachtung der Finanzierung erfolgt ohne Bund (Grund- und Finanzierungsvertrag; Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) und andere Einnahmen (z.B. Fahrgasteinnahmen)

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

7 Stadtregion Klagenfurt

Während die Bevölkerungszahl im Bundesland Kärnten rückläufig ist, steigt diese im Ballungsraum Klagenfurt[60] leicht. Insbesondere der Speckgürtel rund um die Kernstadt weist ein größeres Wachstum auf. Der Modal Split in Kärnten ist allgemein durch eine starke Dominanz des MIV geprägt. Selbst bei guter ÖV-Anbindung wird das Angebot kaum genutzt. Das wird teilweise darauf zurückgeführt, dass es auch in den Kärntner Ballungsräumen in der Regel kaum Staus gibt. Eine Ausnahme stellt in diesem Zusammenhang die Bahnstrecke Klagenfurt-Villach dar, die gut angenommen wird. Eine Herausforderung für die Zukunft wird es daher sein, geeignete Lenkungsmaßnahmen zur Änderung des Modal Splits zu ergreifen.

Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)

Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNRV in der Stadtregion Klagenfurt hat einerseits das Land Kärnten im Regional- und Schienenverkehr und andererseits die Stadt Klagenfurt beim städtischen Verkehr inne. In der Umlandgemeinde Ebenthal ist die Gemeinde Aufgabenträgerin. Die übergeordnete strategische Planung obliegt dem Land Kärnten.

Die zentralen Konzepte sind der MOMAK (Mobilitäts-Masterplan Kärnten) und der Regionalverkehrsplan 2011. Für die strategische Planung in der Stadt Klagenfurt ist die Stadt zuständig, wobei die Klagenfurter Stadtwerke als Berater fungieren. Wesentliche Konzepte sind das Stadtentwicklungskonzept 2020+, der Mobilitätsplan der (Innen)stadt 2011 und der Aktionsplan Mobilität 2014.

Planung und Gestaltung des Angebots (Operative Planung)

Die operative Planung und Gestaltung des ÖPNRV-Angebots obliegt im Bereich des Schienen-Regionalverkehrs dem Land Kärnten. Beim regionalen Busverkehr liegt die Tarifgestaltung und Koordinierung bei der VKG. Die Planung des Angebots liegt jedoch im Bundesland Kärnten weitgehend bei den Verkehrsunternehmen, die auch für die Umsetzung der Maßnahmen im Regionalbusverkehr verantwortlich sind.

Beim städtischen Verkehr in Klagenfurt stimmen sich bei der Planung die Stadt Klagenfurt und die Klagenfurter Stadtwerke ab. Umgesetzt wird das städtische Angebot durch die Stadtwerke Klagenfurt AG. Diese stimmen sich zudem mit der Gemeinde Ebenthal ab und erbringen für diese Verkehrsdienstleistungen.

Bestellung Verkehrsdienstleistungen

Die Bestellung der Verkehrsdienstleistungen im regionalen Bus- und Schienenverkehr wird durch die VKG abgewickelt. Die Einnahmenaufteilung zwischen der VKG und den Verkehrsunternehmen wird im Rahmen von Verkehrsdiensteverträgen festgelegt.

Die Leistungsbestellung in der Stadt Klagenfurt wird dagegen durch einen Verkehrsdienstevertrag mit den Klagenfurter Stadtwerken geregelt. Neben der Stadt Klagenfurt bestellt auch die Gemeinde Ebenthal die ÖV-Dienstleistungen bei der Stadtwerke Klagenfurt AG.

[60] Nähere Informationen zu Strukturdaten (Bevölkerung, Fläche etc.) der Stadtregion Klagenfurt können dem Kapitel II1.1 Abgrenzung der Stadtregionen entnommen werden.

Koordination und Abstimmung

Es gibt keine gesamthafte institutionalisierte Zusammenarbeit der ÖPNRV-AkteurInnen in der Stadtregion. Für die Abstimmung des stadtregionalen Verkehrsangebots ist in erster Linie die VKG zuständig. Diese Abstimmung zwischen Verkehrsverbund und Stadtwerken wird in der Regel auf kurzem informellem Wege abgewickelt und ist nicht institutionalisiert. Durch die Einführung von Mobilitätsknoten[61] erwartet man sich eine bessere Abstimmung. In jeder Kärntner Gemeinde soll dabei zumindest ein Mobilitätsknoten entstehen, der die bestehenden Verkehrsangebote von ÖV und IV räumlich bündelt.

Bei absehbaren Auswirkungen auf den städtischen ÖV wird der Klagenfurter Magistrat von den Stadtwerken informiert. Zwischen der Stadt Klagenfurt und der Gemeinde Ebenthal besteht eine Interkommunale Zusammenarbeit (IKZ) im Rahmen des ÖPNRV.

Beispiel Interkommunale Zusammenarbeit mit der Gemeinde Ebenthal

Die Siedlungsgebiete von Klagenfurt und Ebenthal sind geographisch zusammengewachsen und bilden strukturell eine Einheit. Es wurde das Modell der Interkommunalen Zusammenarbeit (IKZ) aufgegriffen, das eine gemeinsame Planung und Umsetzung im Bereich des ÖVs vorsieht. Dieses Leistungs- und Kooperationsabkommen ohne Gewinnabsicht wurde zwischen der Gemeinde Ebenthal und den Klagenfurter Stadtwerken abgeschlossen.

Leistungserbringung

Die ÖPNRV-Leistungen in der Stadtregion Klagenfurt werden im Schienenverkehr durch die ÖBB und im Regionalbusverkehr durch verschiedene Verkehrsunternehmen erbracht. Innerhalb des Klagenfurter Stadtgebietes sind die Klagenfurter Stadtwerke für die Leistungserbringung zuständig. Diese bedienen zusätzlich zum Stadtverkehr auch eine Stichlinie nach Krumpendorf sowie den Busverkehr in Ebenthal im Rahmen der IKZ.

Finanzierung

Das Land Kärnten und zum Teil der Bund (Anteil an Verbundfinanzierung, Grundangebotsfinanzierung) sind grundsätzlich für die Finanzierung des Verkehrsverbunds, möglicher Zusatzbestellungen sowie teilweise des Schienennahverkehrs zuständig. Per Landesgesetz ist außerdem ein finanzieller Beitrag der Gemeinden festgelegt, der von der Finanzkraft, dem Verkehrsaufkommen und der Anzahl der Haltestellen abhängig ist (Verbundbeiträge).

Die Finanzierung des städtischen Verkehrs in Klagenfurt obliegt grundsätzlich der Stadt Klagenfurt bzw. den Klagenfurter Stadtwerken. Davon ausgenommen sind die Schienenstrecken innerhalb des Stadtgebietes. Die Gemeinde Ebenthal finanziert den eigenen Busverkehr im Gemeindegebiet selbst.

[61] Abstimmung zwischen Stadt Klagenfurt, den Umlandgemeinden und der VKG.

Abbildung 29: Übersicht Stadtregion Klagenfurt (Teil 1)

Aufgaben	Land Kärnten	Verkehrsverbund Kärnten GesmbH (VKG)	Verkehrsunternehmen (VU)	Städte und Gemeinden in Stadtregion
Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)				
Aufgabenträgerschaft	Ja (Regionalverkehr und Schiene)			Ja, Gemeinde Ebenthal
ÖPNV-Strategische Planung: Planungsvorgaben bzw. übergeordnete Planung, Konzepte	MOMAK 2035 Regionalverkehrsplan 2011 (wird basierend auf MOMAK aktuell adaptiert) Die übergeordnete Rahmenverkehrsplanung obliegt dem Land. Das Land ist auch die Verbindung zu Infrastruktur (Straße & Schiene)			
Planung und Gestaltung des Angebotes (Operative Planung)				
Planung und Gestaltung des Angebotes	Ja (Regionalverkehr Schiene)	Tarifgestaltung liegt bei der VKG. Sie ist verantwortlich für die Beschaffung/Ausschreibungen (Bus; Schiene bei Zusatzleistungen, z.B. S-Bahn). Die Verkehrsunternehmen können in Kärnten aufgrund der funktionalen Vergabe auch Verkehrsplaner sein.		
Konkrete Umsetzung der Maßnahmen		Ja (Regionalverkehr Schiene und Bus)	Ja (Regionalverkehr Bus)	Die Gemeinde Ebenthal mit den Klagenfurter Stadtwerken.
Bestellung Verkehrsleistungen				
Bestellung von ÖPNV-Leistungen		Tarif- und Leistungsbestellungen (Regionalverkehr - Schiene und Bus)		Leistungsbestellung der Gemeinde Ebenthal bei den Klagenfurter Stadtwerken.
Abrechnung Verkehrsdiensteverträge (Einnahmenaufteilung etc.)		Ja	Ja	
Koordination und Abstimmung				
Koordination AkteurInnen	keine gesamthafte (institutionalisierte) Koordination der ÖPNV-AkteurInnen in der Stadtregion			
Abstimmung stadtregionales Verkehrsangebot	Ja, institutionalisiert (Konzessionsvergabe)	Ja (Angebot des Regionalverkehrs, Bus und Schiene) sowie in Abstimmung mit der Stadt Klagenfurt die Anbindung an den städtischen Verkehr in Klagenfurt durch Mobilitätsknotenpunkte		IKZ der Gemeinde Ebenthal mit Klagenfurt
Gestaltung Tarife		Tarifhoheit für Kärntner Linien (auch im Stadtgebiet)		Für das Gemeindegebiet Ebenthal/Niederdorf gilt der Zonentarif der Kärntner Linien.
Leistungserbringung				
Leistungserbringung			Ja (Regionalverkehr Bus und Schiene (ÖBB))	
Finanzierung [1]				
Finanzierung des zur Verfügung gestellten Grundangebotes	Ja			Ja, Verbundbeiträge Ebenthal
Förderung von Zusatzbestellungen einzelner Gemeinden bzw. gemeindeübergreifend	Ja			Ebenthal finanziert den Busverkehr im Gemeindegebiet selbst.
Förderung von städtischen Verkehren	Ja (Schiene, z.B. S-Bahn)			

Anmerkungen
1) Betrachtung der Finanzierung erfolgt ohne Bund (Grund- und Finanzierungsvertrag; Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) und andere Einnahmen (z.B. Fahrgasteinnahmen)

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

Abbildung 30: Übersicht Stadtregion Klagenfurt (Teil 2)

Aufgaben	Stadt Klagenfurt	Stadtwerke Klagenfurt AG	Kooperationen, Arbeitsgemeinschaften etc.
Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)			
Aufgabenträgerschaft	Ja (städtischer Verkehr, Bus)		Die Zusammenarbeit zwischen Klagenfurt und Ebenthal als Interkommunale Kooperation (IKZ)
ÖPNV-Strategische Planung: Planungsvorgaben bzw. übergeordnete Planung, Konzepte	Stadtentwicklungskonzept 2020+, Mobilitätsplan der (Innen)stadt 2011, Aktionsplan Mobilität 2014; als Schnittstelle zur Region Länderkonzepte EMAP 2025 und MOMAK 2035 - hier gibt es Handlungserfordernisse seitens Klagenfurt, um die Ziele der Länderpläne zu erreichen.	Die Klagenfurter Stadtwerke AG fungieren als Berater der Stadt Klagenfurt	Die Klagenfurter Stadtwerke AG fungieren als Berater für die Marktgemeinde Ebenthal
Planung und Gestaltung des Angebotes (Operative Planung)			
Planung und Gestaltung des Angebotes	Die Klagenfurter Stadtwerke AG planen das Angebot in Abstimmung mit der Stadt Klagenfurt.		Die Klagenfurter Stadtwerke AG fungieren als Berater für die Marktgemeinde Ebenthal
Konkrete Umsetzung der Maßnahmen		Ja (städtischer Verkehr) sowie Busverkehr in Ebenthal und eine (Stich)Linie nach Krumpendorf	
Bestellung Verkehrsleistungen			
Bestellung von ÖPNV-Leistungen	Leistungsbestellung der Stadt Klagenfurt für den städtischen Verkehr bei den Klagenfurter Stadtwerken.	In dem VDV mit der Stadt Klagenfurt ist auch die Rolle der Klagenfurter Stadtwerke und die Qualität der Leistungskontrolle definiert.	
Abrechnung Verkehrsdiensteverträge (Einnahmenaufteilung etc.)		Abrechnung der bestellten Leistungen anhand der VDV	
Koordination und Abstimmung			
Koordination AkteurInnen	keine gesamthafte (institutionalisierte) Koordination der ÖPNV-AkteurInnen in der Stadtregion		
Abstimmung stadtregionales Verkehrsangebot		Ja (städtischer Verkehr, Stichlinie Krumpendorf und Busverkehr Ebenthal) sowie Anbindung an Regionalverkehr in Abstimmung mit dem Land über Mobilitätsknotenpunkte.	
Gestaltung Tarife	Tarifbestellung für Klagenfurter Bevölkerung	Ja für Stadtverkehrsgebiet	Ja, Sondertarife Marktgemeinde Ebenthal (zusätzlich zu Zonentarifen der Kärntner Linien)
Leistungserbringung			
Leistungserbringung		Ja (städtischer Verkehr, Stichlinie Krumpendorf und Busverkehr Ebenthal)	Leistungserbringung der Stadtwerke Klagenfurt im Rahmen IKZ für Marktgemeinde Ebenthal
Finanzierung [1]			
Finanzierung des zur Verfügung gestellten Grundangebotes	Ab- und Durchtarifierung		
Förderung von Zusatzbestellungen einzelner Gemeinden bzw. gemeindeübergreifend			
Förderung von städtischen Verkehren	Die Finanzierung des städtischen Verkehrs sowie die Stichlinie nach Krumpendorf und Ebenthal wird durch die Stadt Klagenfurt und die Klagenfurter Stadtwerke wahrgenommen. Dies betrifft nicht die Schiene.		Die Finanzierung des Gemeindeverkehrs wird durch die Marktgemeinde Ebenthal wahrgenommen

Anmerkungen
1) Betrachtung der Finanzierung erfolgt ohne Bund (Grund- und Finanzierungsvertrag; Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) und andere Einnahmen (z.B. Fahrgasteinnahmen)

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

8 Stadtregion St. Pölten

St. Pölten als Landeshauptstadt hat viele TagespendlerInnen. Neben ArbeitnehmerInnen sind es vor allem SchülerInnen und Auszubildende, die von den umliegenden Gemeinden nach St. Pölten als zentralen Schul- und FH-Standort einpendeln. Dadurch erhöhen sich auch Nachfrage und Anforderungen an den Schulverkehr. Aufgrund der freien Schulwahl steigen die Fahrtwünsche. Mehr und größere Busse sowie eine dichtere Vertaktung im Stadtverkehr von St. Pölten sind die Folge. Eine zusätzliche Herausforderung für den ÖPNRV ist die große Nord- und Südausdehnung von St. Pölten, die eine optimale Anbindung dieser Stadtteile im Stadtverkehr erschwert. In den Umlandgemeinden wiederum soll der ÖPNRV kurze Umsteigemöglichkeiten, Zubringer und die Anbindung an die Schiene[62] gewährleisten.

Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)

Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNRV in der Stadtregion St. Pölten hat einerseits der VOR als vom Land Niederösterreich beauftragte Aufgabenträgerorganisation. Andererseits ist die Stadt St. Pölten für ihren eigenen Stadtverkehr Aufgabenträgerin[63]. Die übergeordnete strategische Verkehrsplanung obliegt dem Land Niederösterreich. Das zentrale Planungsdokument ist das Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030. Für die Stadt St. Pölten bildet das Generalkonzept St. Pölten die strategische Grundlage für den Verkehr.

Planung und Gestaltung des Angebots (Operative Planung)

Die operative ÖV-Planung obliegt dem VOR. Dies betrifft das regionale Busangebot und die Schiene bei Zusatzangeboten.[64] Der VOR gestaltet das Verkehrsangebot in Abstimmung mit dem Land Niederösterreich. Die Stadt St. Pölten plant den ÖV-Stadtverkehr (Stadtbus LUP[65]) im Stadtgebiet selbst, kooperiert dahingehend jedoch eng mit dem VOR.

Bestellung Verkehrsdienstleistungen

Die Verkehrsdienstleistungen in der Stadtregion St. Pölten – Schiene, Regionalbus und Stadtbus (LUP) werden ausschließlich vom VOR bestellt, d.h., die Verkehrsdiensteverträge werden zwischen dem VOR und den einzelnen Verkehrsunternehmen abgeschlossen. Die Verbundeinnahmen wie Ticketeinnahmen der Verkehrsunternehmen werden vom VOR gebündelt und an die Verbundpartner verteilt. Somit ist der VOR die Clearingstelle für die Einnahmenaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen.

Koordination und Abstimmung

Es gibt keine gesamthafte institutionalisierte Zusammenarbeit der ÖPNRV-AkteurInnen in der Stadtregion. Der Regionalverkehr in der Stadtregion wird vom VOR in Abstimmung mit dem Land Niederösterreich koordiniert. Die Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen (Bus und Bahn)

[62] Durch den integrierten Taktverkehr Bahn seit Dezember 2015 kam es zu einer Fahrplanstraffung, wodurch einzelne Haltestellen nicht mehr angefahren werden oder aber längere Wartezeiten für Anschlusszüge nach Wien die Folge sind. Zentral für die Anbindung der Fahrgäste aus der Region sind Park & Ride Anlagen bei den Bahnhöfen, die entweder mit Regionalbussen oder dem eigenen PKW angefahren werden. Die Nutzung dieser Anlagen ist kostenlos. Finanziert werden die Anlagen über einen Rahmenvertrag zwischen dem Bund (50 Prozent), dem Land und den Gemeinden (50 Prozent). Der Gemeindeanteil wird nach der Finanzkraft bemessen.

[63] Gemeindeeigene bzw. Stadtverkehre (z.B. St. Pölten, Baden, Mödling, Krems, Amstetten, Klosterneuburg) liegen in Niederösterreich in der Verantwortung der Gemeinden/Städte als Aufgabenträger. Diese wenden sich in der Regel an VOR für die Planung oder/und die Ausschreibungen etc. Über das Grundangebot hinausgehende Leistungen müssen von den Kommunen selbst finanziert werden. Dies betrifft primär zusätzliche Busse, aber auch einzelne Bahnleistungen (z.B. Nachtzug).

[64] Dies betrifft Schienenleistungen, die vom Land Niederösterreich finanziert werden.

[65] Das LUP-System besteht seit 2007 und ist auf den Bedarf von St. Pölten zugeschnitten. Außerhalb der Betriebszeiten des LUP und für weiter entfernte Stadtteile wird auf Mikro-ÖV Systeme zurückgegriffen. Für die Koordination LUP und Mikro-ÖV ist die Stadt St. Pölten zuständig.

läuft ausschließlich über den VOR in direktem Dialog. Die ÖV-Koordination im Stadtgebiet von St. Pölten wird von der Stadt St. Pölten wahrgenommen. Anlassbezogen oder im Bedarfsfall werden ÖV-Jours Fixes veranstaltet (je nach Thema mit der Stadt, dem VOR, dem Land Niederösterreich und den relevanten Verkehrsdienstleistern). Als Schnittstelle zwischen den Umlandgemeinden, VOR und Land fungieren sogenannte MobilitätsmanagerInnen[66].

Die Tarifgestaltung obliegt dem VOR. Er entwickelt und koordiniert ein einheitliches Tarifangebot. Dieses gilt grundsätzlich auch für den Stadtverkehr in St. Pölten. Eigene Stadttarife müssen mit dem VOR abgestimmt werden (z.B. Streifenkarte, Shopping-Monatsticket etc.). Die Differenz zum Verbundtarif muss von der Stadt finanziert und an den VOR bezahlt werden.

Leistungserbringung

Die Verkehrsdienstleistungen in der Stadtregion werden von verschiedenen Verkehrsunternehmen erbracht. Für die Schiene sind das die ÖBB, für den Regionalbusverkehr ist das aufgrund der Ergebnisse der Ausschreibungen derzeit primär der Postbus. Dieser betreibt auch den Stadtbus LUP.

Finanzierung

Die Verbundleistungen des VOR (Bestand und Bestellung) werden in der Stadtregion St. Pölten grundsätzlich vom Land finanziert, d.h., es gibt für die Kommunen keinen verpflichtenden Verbundbeitrag. Damit stellt das Land NÖ ein Grundangebot an öffentlichem Verkehrsangebot zur Verfügung. Außerdem leistet der Bund einen Beitrag zur Verbundfinanzierung sowie die Grundangebotsfinanzierung. Gemeindeeigene- und Stadtverkehre sowie Zusatzbestellungen von Kommunen müssen grundsätzlich selbst finanziert werden, es gibt aber Förderungen seitens des Landes. So fördert das Land in St. Pölten den laufenden Betrieb des Stadtbusses LUP, die Infrastruktur wird von der Stadt selbst bezahlt.

[66] In den niederösterreichischen Regionen gibt es für die Gemeinden regionale MobilitätsmanagerInnen als AnsprechpartnerInnen für den ÖV. Insgesamt gibt es neun in ganz Niederösterreich. Diese sind in der NÖ.Regional.GmbH angesiedelt. Die MobilitätsmanagerInnen sind InformationsgeberInnen, ProjektbegleiterInnen, Förderlotsen. Sie sind außerdem die ersten AnsprechpartnerInnen vor Ort für den VOR. Die MobilitätsmanagerInnen führen direkte Gespräche zur Abstimmung mit den Gemeinden und Schulen, sie laden zu Fahrplandialogen ein, im Rahmen derer Wünsche vorgebracht werden etc. Zum detaillierten Aufgabenbereich vgl. NOE Regional, www.noeregional.at .

Abbildung 31: Übersicht Stadtregion St. Pölten (Teil 1)

Aufgaben	Land Niederösterreich	Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH
Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)		
Aufgabenträgerschaft		Ja, vom Land beauftragte Aufgabenträgerorgansation (Regionalverkehr)
ÖPNV-Strategische Planung: Planungsvorgaben bzw. übergeordnete Planung, Konzepte	Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030	
Planung und Gestaltung des Angebotes (Operative Planung)		
Planung und Gestaltung des Angebotes		Operative ÖV-Planung: Gestaltung des Verkehrsangebotes für Schiene und Regionalbus in Abstimmung mit dem Land NÖ
Konkrete Umsetzung der Maßnahmen		Ja (Regionalverkehr)
Bestellung Verkehrsleistungen		
Bestellung von ÖPNV-Leistungen		Ja (Schiene, Regionalbus sowie Stadtbus (LUP))
Abrechnung Verkehrsdiensteverträge (Einnahmenaufteilung etc.)		Die Verbundeinnahmen (z.B. Ticketeinnahmen der Verkehrsunternehmen) werden von VOR gebündelt und an die Verbundpartner verteilt. So agiert VOR als Clearingstelle für die Einnahmenaufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen im VOR.
Koordination und Abstimmung		
Koordination AkteurInnen	keine gesamthafte (institutionalisierte) Koordination der ÖPNV-AkteurInnen in der Stadtregion	
Abstimmung stadtregionales Verkehrsangebot		Ja (Regionalverkehr)
Gestaltung Tarife		VOR entwickelt und koordiniert ein einheitliches Tarifangebot (Regionalverkehr)
Leistungserbringung		
Leistungserbringung		
Finanzierung [1]		
Finanzierung des zur Verfügung gestellten Grundangebotes	Ja	
Förderung von Zusatzbestellungen einzelner Gemeinden bzw. gemeindeübergreifend	Ja	
Förderung von städtischen Verkehren	Ja	

Anmerkungen
1) Betrachtung der Finanzierung erfolgt ohne Bund (Grund- und Finanzierungsvertrag; Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) und andere Einnahmen (z.B. Fahrgasteinnahmen)

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

Abbildung 32: Übersicht Stadtregion St. Pölten (Teil 2)

Aufgaben	Verkehrsunternehmen (VU)	Städte und Gemeinden in Stadtregion	Stadt St. Pölten
Übergeordnete Vorgaben und Planungen (Strategische Steuerung)			
Aufgabenträgerschaft		Ja (wird nicht wahrgenommen)	Ja (LUP im Stadtgebiet)
ÖPNV-Strategische Planung: Planungsvorgaben bzw. übergeordnete Planung, Konzepte			Generalverkehrskonzept St. Pölten
Planung und Gestaltung des Angebotes (Operative Planung)			
Planung und Gestaltung des Angebotes			Ja (LUP im Stadtgebiet) in Abstimmung mit dem VOR
Konkrete Umsetzung der Maßnahmen			Ja (LUP im Stadtgebiet)
Bestellung Verkehrsleistungen			
Bestellung von ÖPNV-Leistungen			
Abrechnung Verkehrsdiensteverträge (Einnahmenaufteilung etc.)			
Koordination und Abstimmung			
Koordination AkteurInnen	keine gesamthafte (institutionalisierte) Koordination der ÖPNV-AkteurInnen in der Stadtregion		
Abstimmung stadtregionales Verkehrsangebot			Ja (städtischer Verkehr)
Gestaltung Tarife			Ja (städtischer Verkehr) für spezielle Stadttickets (Differenz zum Verbundtarif wird von der Stadt St. Pölten an den VOR gezahlt)
Leistungserbringung			
Leistungserbringung	Ja (Regionalverkehr (Bus), Schiene (ÖBB) und Stadtverkehr (LUP))		
Finanzierung [1]			
Finanzierung des zur Verfügung gestellten Grundangebotes		nein	
Förderung von Zusatzbestellungen einzelner Gemeinden bzw. gemeindeübergreifend		Ja	
Förderung von städtischen Verkehren			Ja

Anmerkungen
1) Betrachtung der Finanzierung erfolgt ohne Bund (Grund- und Finanzierungsvertrag; Schüler- und Lehrlingsfreifahrt) und andere Einnahmen (z.B. Fahrgasteinnahmen)

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Interviews.

V Einschätzung der Gemeindeebene zum stadtregionalen Verkehr

Im Zentrum dieses Kapitels stehen einerseits die Ergebnisse einer Befragung der Umlandgemeinden in den betrachteten Stadtregionen, andererseits wird auf Weiterentwicklungsmöglichkeiten aus Sicht der Städte eingegangen.

Umlandgemeinden nehmen eine wichtige Rolle in stadtregionalen Verkehren wahr. So sind diese häufig Sprachrohr der BürgerInnen und können gezielt Auskunft zur Optimierung des ÖPNRV-Angebotes liefern. Wie die bisherigen Ausführungen zu Steuerung, Organisation und Finanzierung gezeigt haben, haben die Umlandgemeinden jedoch zumeist keine aktive Rolle im stadtregionalen ÖPNRV.

Vor diesem Hintergrund wurde eine Befragung der Umlandgemeinden durchgeführt, um einerseits die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehrsangebot einschätzen zu können, andererseits um eine Einschätzung hinsichtlich der Zusammenarbeit mit den AkteurInnen des stadtregionalen ÖPNRV zu erhalten.

Nachfolgend werden drei Themenbereiche differenziert betrachtet:

- ❑ Allgemeine Bewertungen des ÖPNRV-Angebots
- ❑ Organisation und Zusammenarbeit in der Stadtregion
- ❑ Finanzierung

Hierbei fließen einerseits die Ergebnisse einer Online-Erhebung sämtlicher Umlandgemeinden der Stadtregionen ein. Dazu wurden in den acht Stadtregionen insgesamt 565 Gemeinden zur Teilnahme an der Online-Erhebung aufgerufen. Die Rücklaufquote lag bei durchschnittlich 25 Prozent, wobei sie in der Stadtregion Linz mit 32 Prozent am höchsten und in der Stadtregion Klagenfurt mit 11 Prozent am geringsten war.

Andererseits wurden vertiefende Interviews mit ausgewählten Umlandgemeinden geführt.[67]

Ergänzend wurden in diesem Kapitel Befragungsergebnisse des Österreichischen Städtebundes zu Organisation, Steuerung und Finanzierung des ÖPNV dargestellt, um auch die Städtesicht gesondert aufzuzeigen.

1 Onlinebefragung der Umlandgemeinden in den Stadtregionen

In den nachfolgenden Ausführungen erfolgt zu jedem Fragenblock eine Übersicht über alle Gemeinden der Stadtregionen – daher keine Differenzierung nach Stadtregionen. Im Anschluss daran wird meist eine repräsentative Frage nach den einzelnen Stadtregionen ausgewertet, um auf die Unterschiede in den einzelnen Stadtregionen aufmerksam zu machen. Im Anhang finden sich zusätzlich sämtliche Auswertungen nach einzelnen Stadtregionen.

Zu beachten ist, wie auch bei den folgenden Fragen, dass die Stichprobe stark durch die Stadtregion Plus mit fast 50 Prozent der Befragungs-TeilnehmerInnen geprägt ist (vgl. auch Tabelle 1).Fast die Hälfte (46 Prozent) der an der Befragung teilgenommenen Gemeinden gibt

[67] Nähere Informationen zur Methodik der Online-Erhebung finden sich in Kapitel I3 Methodische Hinweise.

eine Fahrzeit von unter 30 Minuten in die Kernstadt an. Lediglich 12 Prozent der Gemeinden weist eine Fahrzeit von über einer Stunde bzw. keine regelmäßige ÖV-Verbindung auf.

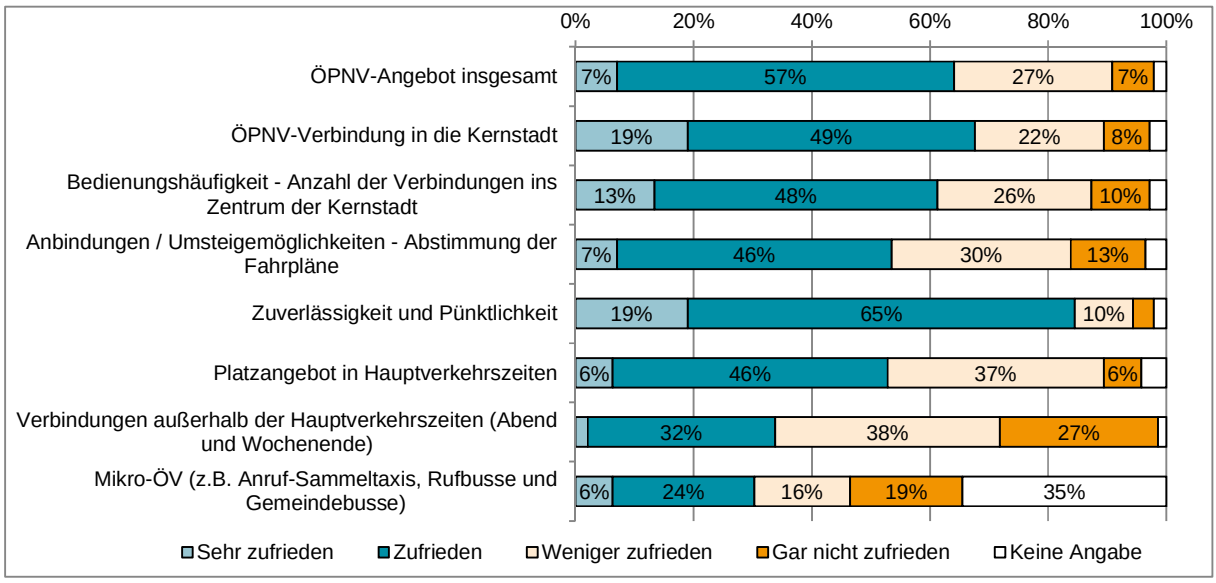
Die Erreichbarkeit der jeweiligen Kernstadt differiert je nach Stadtregion. So weisen in der Stadtregion Plus 39 Prozent der Teilnehmergemeinden eine Fahrzeit von über 45 Minuten auf (Durchschnitt: 25 Prozent), was offensichtlich auf die große Ausdehnung der Wiener Stadtregion (vgl. Abbildung 1) zurückzuführen ist.

1.1 Allgemeine Bewertung des ÖPNRV-Angebotes

Zufriedenheit mit dem ÖPNRV-Angebot

Die allgemeine Zufriedenheit mit dem ÖPNRV-Angebot in der Region wurde überwiegend positiv bewertet. Abbildung 33 zeigt, dass die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit besonders gut beurteilt wird (84 Prozent positive Bewertungen). Gut bis durchschnittlich bewertet wurden außerdem die ÖPNRV-Verbindung in die Kernstadt, die Bedienungshäufigkeit, die Abstimmung der Fahrpläne sowie das Platzangebot zur Hauptverkehrszeit. Nachholbedarf gibt es hingegen beim Mikro-ÖV-Angebot und bei den Verbindungen außerhalb der Hauptverkehrszeiten (nur 30 bzw. 34 Prozent positive Bewertungen). Für einen größeren Anteil der Gemeinden ist der Mikro-ÖV bislang anscheinend noch kein Thema, worauf der hohe Anteil von Antwortenthaltungen (35 Prozent) hindeutet.

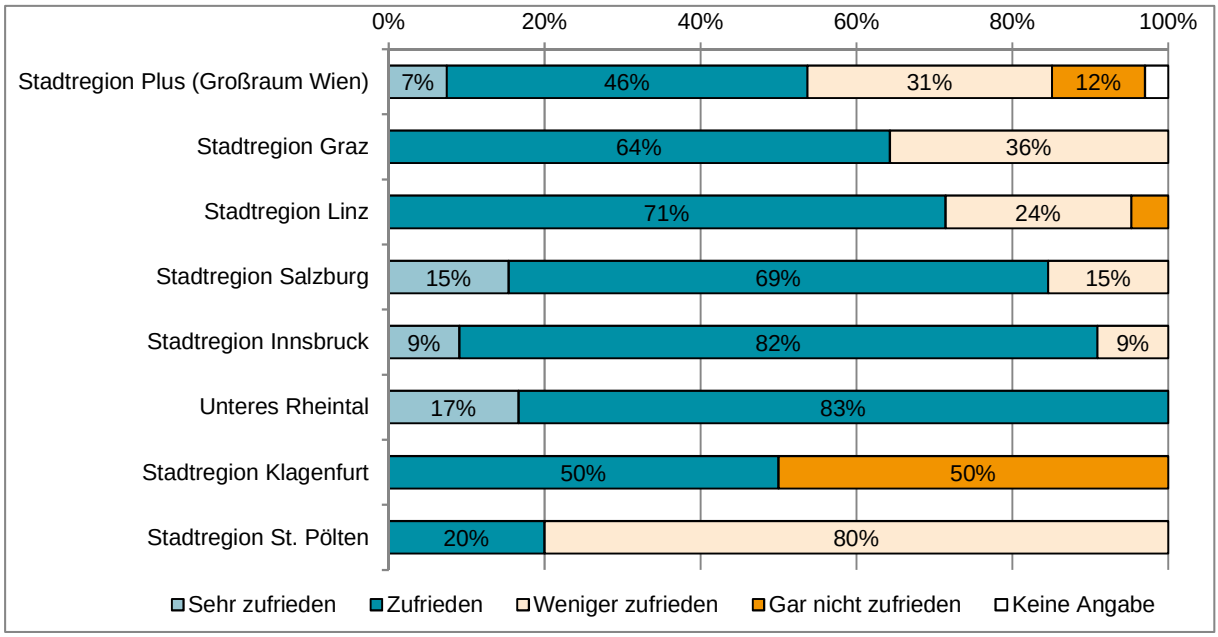
Abbildung 33: Wie zufrieden sind Sie mit dem Angebot im ÖPNRV in Ihrer Region?



Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

Die allgemeine Zufriedenheit mit dem ÖV-Angebot variiert je nach Stadtregion. Besonders zufrieden ist man in den Stadtregionen Unteres Rheintal, Innsbruck und Salzburg. Graz und Linz rangiert bei dieser Fragestellung im Mittelfeld, während sich in den Regionen Wien und Klagenfurt lediglich die Hälfte der Befragten positiv äußerte. In der Stadtregion St. Pölten ist nur einer von fünf TeilnehmerInnen „zufrieden“, während die restlichen fünf Einschätzungen „weniger zufrieden“ ausfielen.

Abbildung 34: Zufriedenheit mit dem ÖPNRV-Angebot insgesamt (nach Stadtregionen)



Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

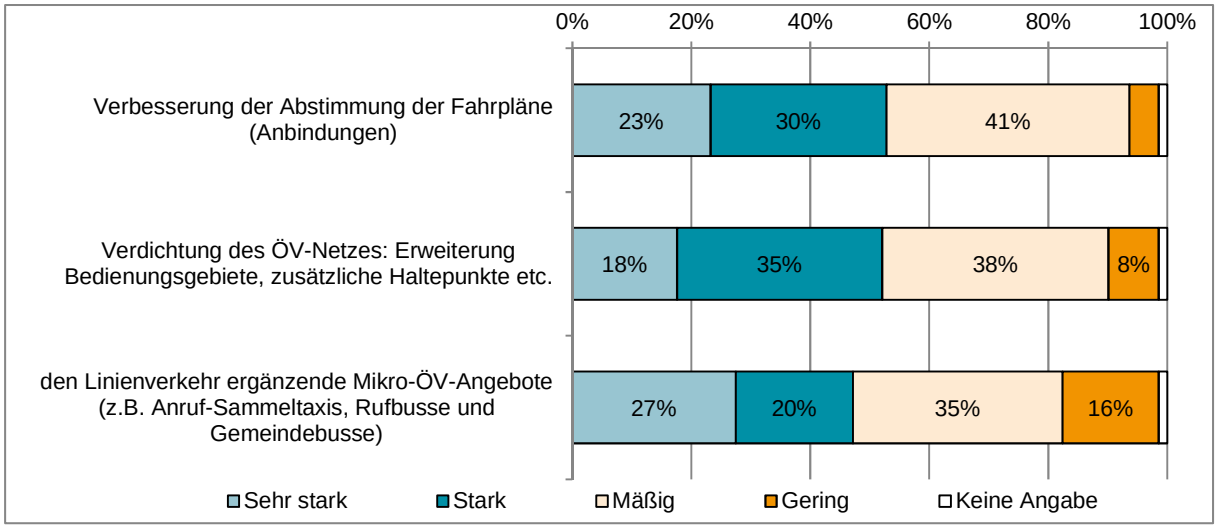
Ein Blick auf die Einschätzung der Anbindungen bzw. Umsteigemöglichkeiten zeigt, dass man in den beiden größten Stadtregionen, Wien und Graz, tendenziell unzufriedener mit der derzeitigen Situation ist, als in den anderen Stadtregionen.

Optimierungsbedarf

Knapp über 50 Prozent der Befragungs-TeilnehmerInnen sieht bei der Abstimmung der Fahrpläne sowie der Verdichtung des ÖV-Netzes stärkeren Handlungsbedarf. Etwas weniger dringlich werden die den Linienverkehr ergänzenden Mikro-ÖV-Angebote eingestuft, bei denen 47 Prozent der TeilnehmerInnen einen „starken“ oder „sehr starken“ Optimierungsbedarf erkennen (darunter jedoch 27 Prozent „sehr starken“).

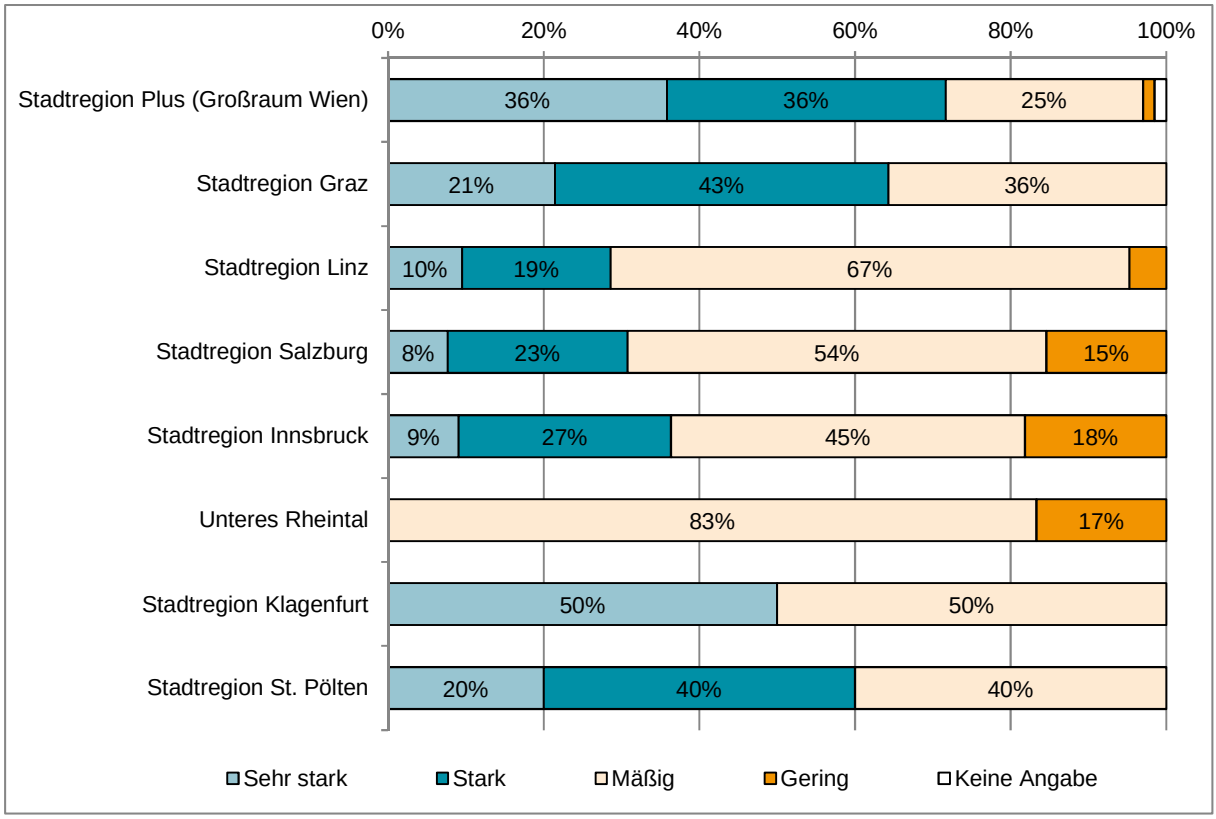
Der Optimierungsbedarf im Bereich der Abstimmung der Fahrpläne wird als durchaus groß angesehen, was besonders bei den Umlandgemeinden der Stadtregionen Plus und Graz zum Ausdruck kommt. So schätzen über 70 Prozent der Stadtregion-Plus-Gemeinden die Abstimmung der Fahrpläne als stark oder sehr stark verbesserungswürdig ein (Durchschnitt: 53 Prozent). Einen stärkeren Optimierungsbedarf sieht man ebenso in den Regionen Klagenfurt und St. Pölten. Eher mäßig wird der Handlungsbedarf in den Gemeinden rund um Linz, Salzburg und Innsbruck eingestuft, während im Unteren Rheintal keine der befragten Personen einen „starken“ bzw. „sehr starken“ Bedarf sieht.

Abbildung 35: Wie hoch schätzen Sie den Optimierungsbedarf in den angeführten Bereichen aus Sicht Ihrer Stadt/Gemeinde ein?



Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

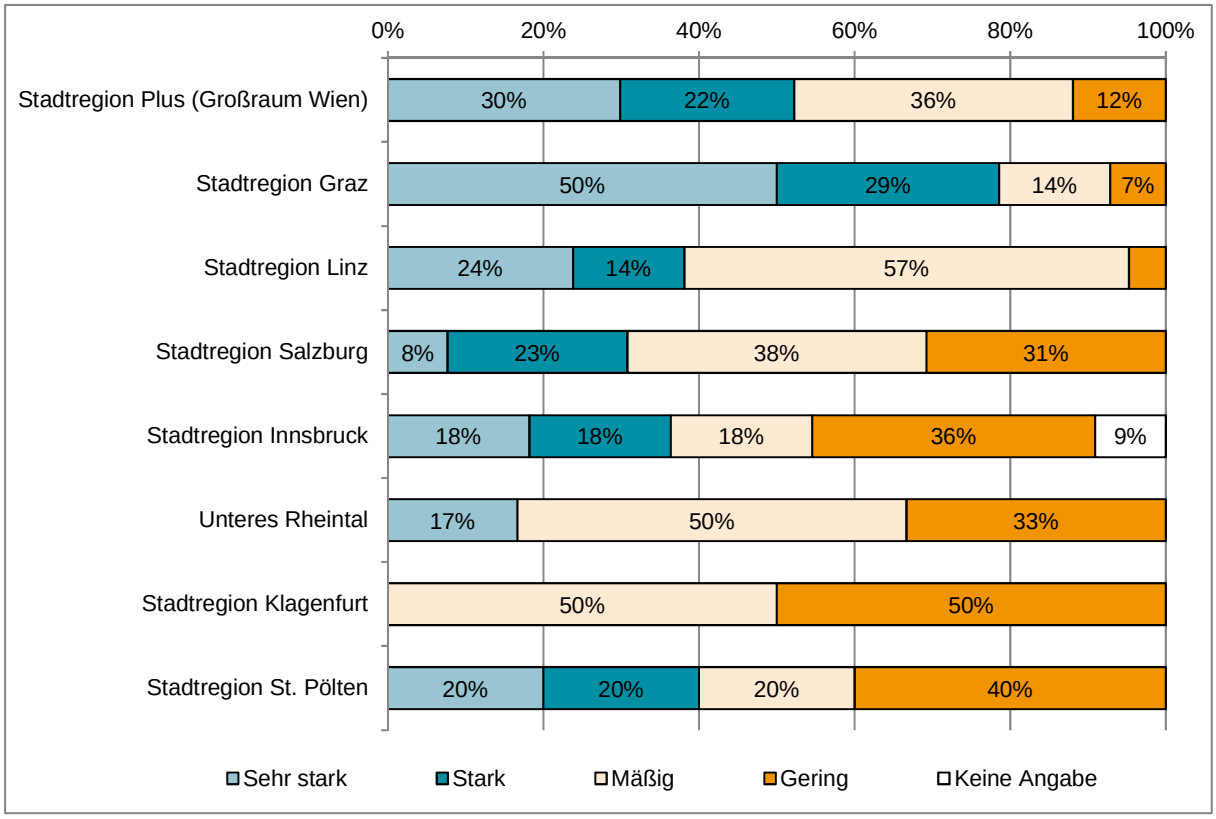
Abbildung 36: Optimierungsbedarf bei der Abstimmung der Fahrpläne (nach Stadtregionen)



Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

Auch im Bereich des Mikro-ÖV schätzen die Befragungs-TeilnehmerInnen aus den Stadtregionen Plus und Graz den Optimierungsbedarf am größten ein (52 bzw. 79 Prozent „starker“ oder „sehr starker“ Optimierungsbedarf). Weniger Bedarf wird in den Regionen Linz, Salzburg, Innsbruck und St. Pölten gesehen. Im Unteren Rheintal und in der Stadtregion Klagenfurt wird dem Mikro-ÖV der geringste Handlungsbedarf beigemessen.

Abbildung 37: Optimierungsbedarf beim Linienverkehr ergänzenden Mikro-ÖV-Angebot (z.B. Anruf-Sammeltaxis, Rufbusse und Gemeindebusse) (nach Stadtregionen)



Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

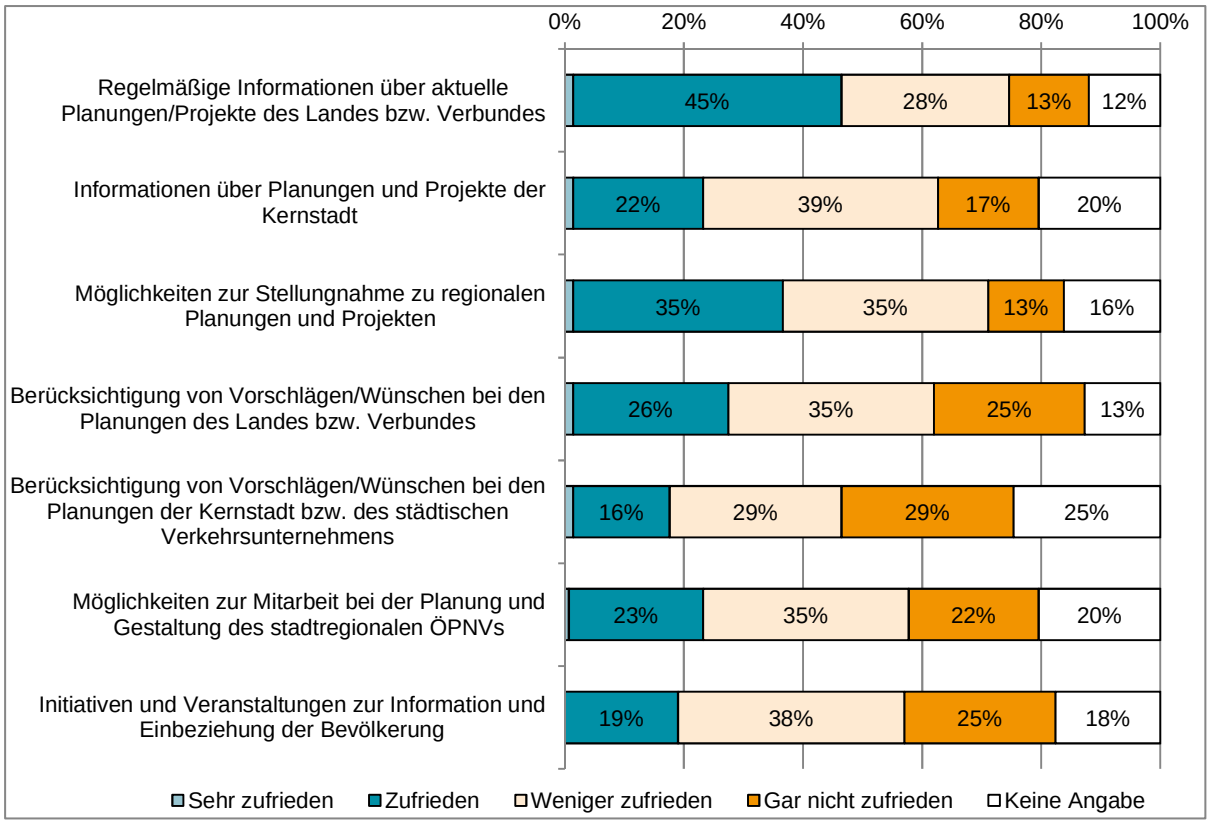
1.2 Organisation und Zusammenarbeit in den Stadtregionen

Einflussnahme und Mitgestaltung

Hinsichtlich der Zusammenarbeit interessiert insbesondere die Einbindung der eigenen Gemeinde in die Planung und Gestaltung des ÖPNRV (Abbildung 38). Insgesamt fällt die Einschätzung hier überwiegend negativ aus. Nur knapp die Hälfte ist mit dem regelmäßigen Informationsfluss zu aktuellen Planungen und Projekten des Landes bzw. Verbundes zufrieden. 36 Prozent bewerten noch die Möglichkeit zur Stellungnahme zu regionalen Planungen und Projekten positiv. Dagegen werden die Informationen über Planungen und Projekte in der Kernstadt, die Berücksichtigung von Wünschen bei den Planungen des Landes bzw. Verbundes sowie die Möglichkeit zur Mitarbeit beim stadtregionalen ÖPNRV eher negativ bewertet. Am schlechtesten wird die Berücksichtigung von Vorschlägen und Wünschen der Gemeinde bzw. die

Einbeziehung der Bevölkerung bei ÖPNRV-Projekten beurteilt (jeweils unter 20 Prozent „Zufrieden“ bzw. „Sehr zufrieden“).

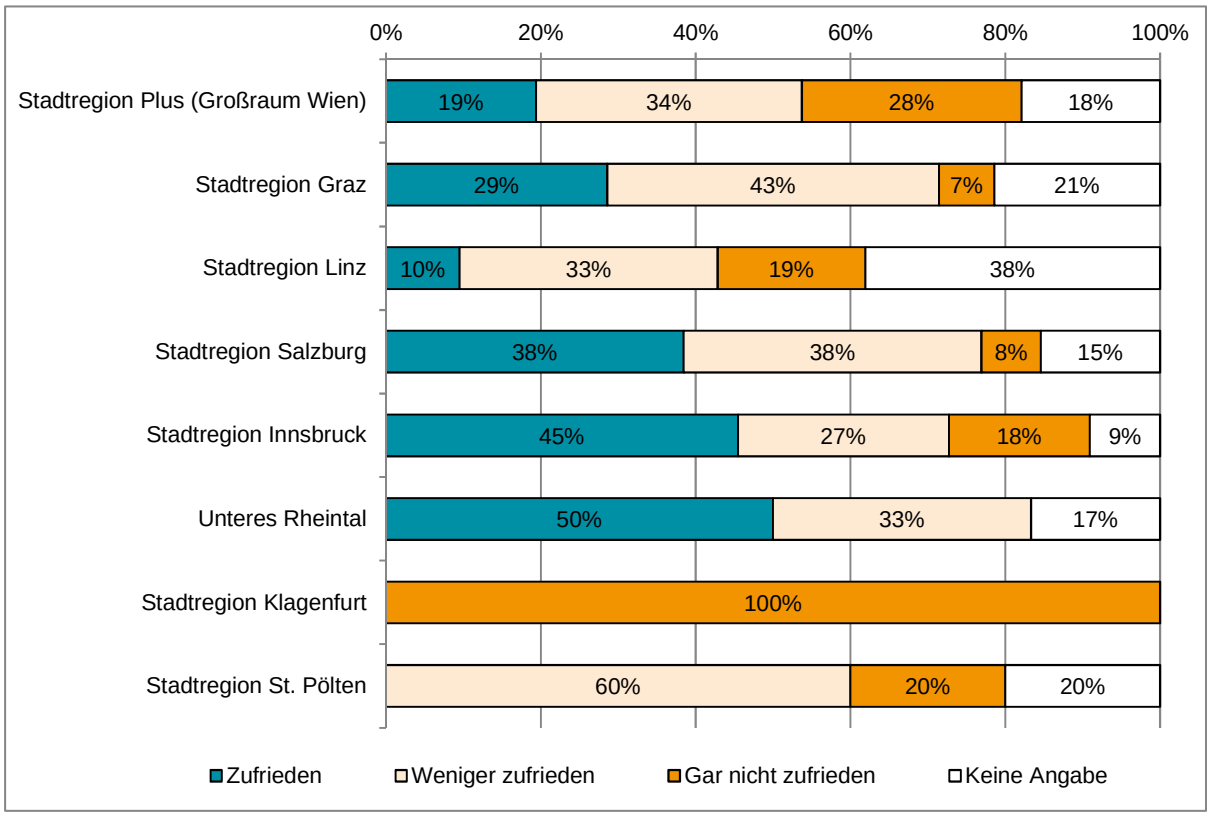
Abbildung 38: Ist Ihre Stadt/Gemeinde in die Planungen und Gestaltung des ÖPNRVs eingebunden? Wie zufrieden sind Sie mit den bestehenden Möglichkeiten zur Einflussnahme und Mitgestaltung?



Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

Im Folgenden wird eine der sieben Unterfragen zur Einbindung der Gemeinden im Bereich des ÖPNRV, und zwar jene nach der Zufriedenheit mit den Möglichkeiten zur Mitarbeit bei der Planung und Gestaltung des stadtregionalen ÖPNRVs, nach Stadtregionen differenziert präsentiert. Insbesondere bei den Stadtregionen, die nur eine geringe Teilnehmerzahl aufweisen, ist die Repräsentativität allerdings teilweise eingeschränkt. Die größten Zufriedenheitswerte weisen die Gemeinden in den Regionen Unteres Rheintal, Innsbruck und Salzburg auf, wobei selbst in diesen Stadtregionen nirgends mehr als die Hälfte der Befragten mit den Möglichkeiten zur Mitarbeit zufrieden sind. Im Mittelfeld liegen bei dieser Fragestellung die Stadtregionen Plus, Graz und Linz. Allgemeine Unzufriedenheit herrscht in den teilnehmenden Gemeinden rund um St. Pölten und Klagenfurt vor, in denen sich niemand zufrieden äußerte. Hier muss jedoch auf die geringe Teilnehmerzahl in diesen Stadtregionen hingewiesen werden, welche die Repräsentativität deutlich einschränkt.

Abbildung 39: Zufriedenheit mit den Möglichkeiten zur Mitarbeit bei der Planung und Gestaltung des stadtregionalen ÖPNRVs (Mitglied in Steuerungsgruppen, Arbeitsgruppen etc.) (nach Stadtregionen)



Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

Die Zufriedenheit mit der Berücksichtigung von Vorschlägen und Wünschen der Gemeinde bei den Planungen des Landes bzw. Verbundes ist im Unteren Rheintal am stärksten ausgeprägt (67 Prozent Zufriedenheit). In den Stadtregionen Plus, Wien, Linz, Salzburg und Innsbruck ist die Mehrheit der Befragten nur „weniger zufrieden“ oder sogar „gar nicht zufrieden“. Am geringsten ist die Zufriedenheit in den Stadtregionen St. Pölten und Klagenfurt.

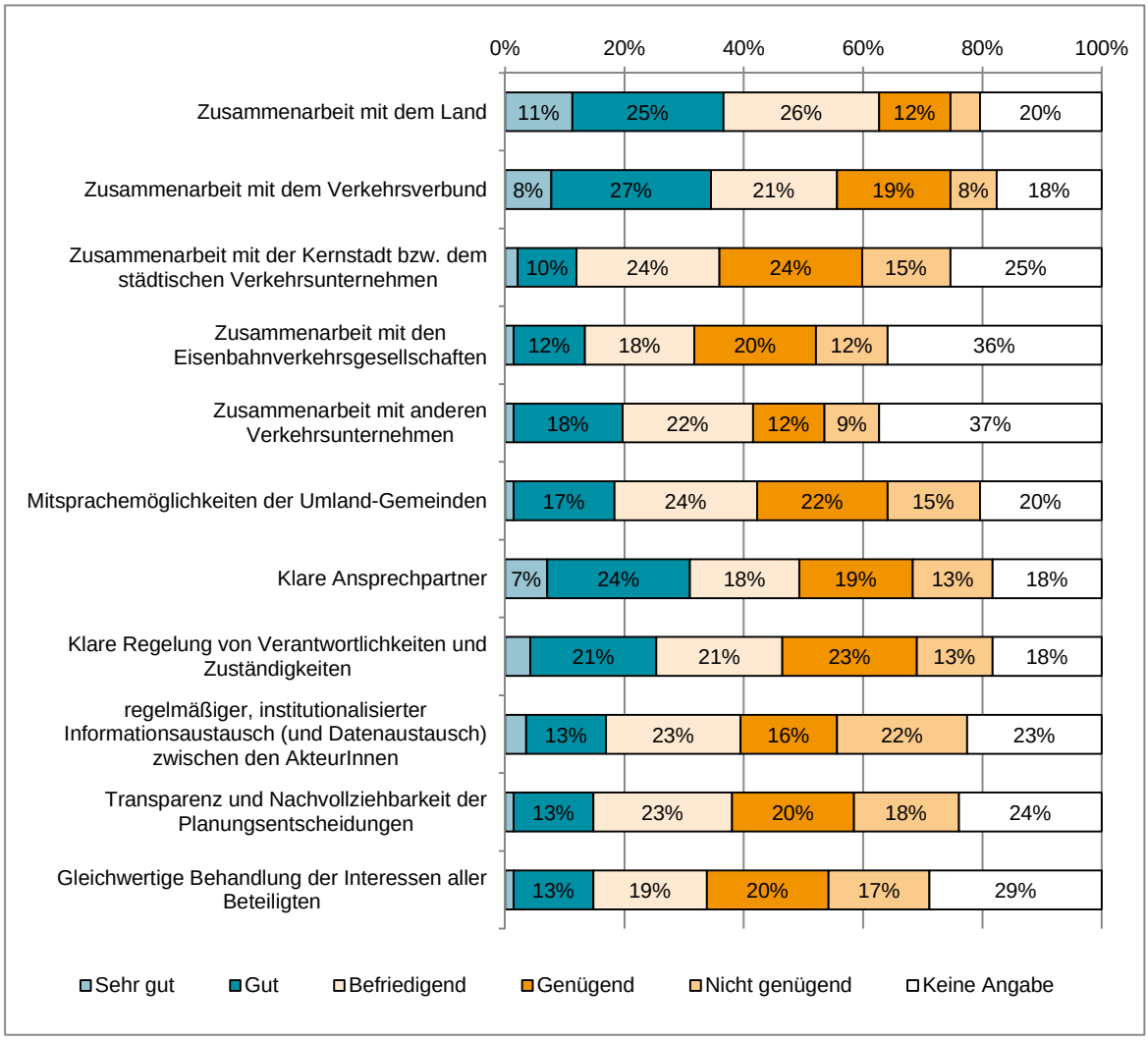
Ein ähnliches Bild liefert die Frage nach der Zufriedenheit mit der Berücksichtigung von Vorschlägen und Wünschen der Gemeinde bei den Planungen der Kernstadt bzw. des städtischen Verkehrsunternehmens. Sämtliche Stadtregionen weisen hier eher geringe Zufriedenheitswerte auf.

Zusammenarbeit bei Planung und Organisation

In der Folge wurden explizit die Zusammenarbeit mit den Akteurinnen und Akteuren im ÖPNRV sowie die Qualität dieser Zusammenarbeit erfragt. Als positiv ist dabei hervorzuheben, dass die Note „Nicht genügend“ bei keiner Teilfrage von mehr als einem Viertel der Befragten genannt wurde. Bis auf eine Ausnahme (regelmäßiger, institutionalisierter Informationsaustausch: 22 Prozent „Nicht genügend“) wurde der schlechteste Notengrad von weniger als 20 Prozent der Befragten vergeben. Am positivsten wird durchwegs die Zusammenarbeit mit dem Land und dem Verkehrsverbund angesehen. Dagegen fällt die Beurteilung der Zusammenarbeit mit den Kernstädten bzw. deren städtischen Verkehrsunternehmen, den Eisenbahnverkehrsgesellschaften sowie anderen Verkehrsunternehmen eher mäßig aus. Wenige

Bestnoten erhielten weiters die Antwortmöglichkeiten „Mitsprachemöglichkeit der Umlandgemeinden“, „Klare Regelung von Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten“, „regelmäßiger, institutionalisierter Informationsaustausch (und Datenaustausch) zwischen den Akteurinnen und Akteuren“, „Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Planungsentscheidungen“ sowie „Gleichwertige Behandlung der Interessen aller Beteiligten“. Die Verfügbarkeit eines klaren Ansprechpartners wird dagegen vergleichsweise gut bewerten. Die Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsgesellschaften sowie anderen Verkehrsunternehmen dürfte einige Gemeinden nicht betreffen, da hier jeweils über ein Drittel keine Angabe gemacht hat (vgl. Abbildung 40).

Abbildung 40: Wie bewerten Sie die Zusammenarbeit im Bereich der Planung und Organisation des stadtregionalen ÖPNRVs?

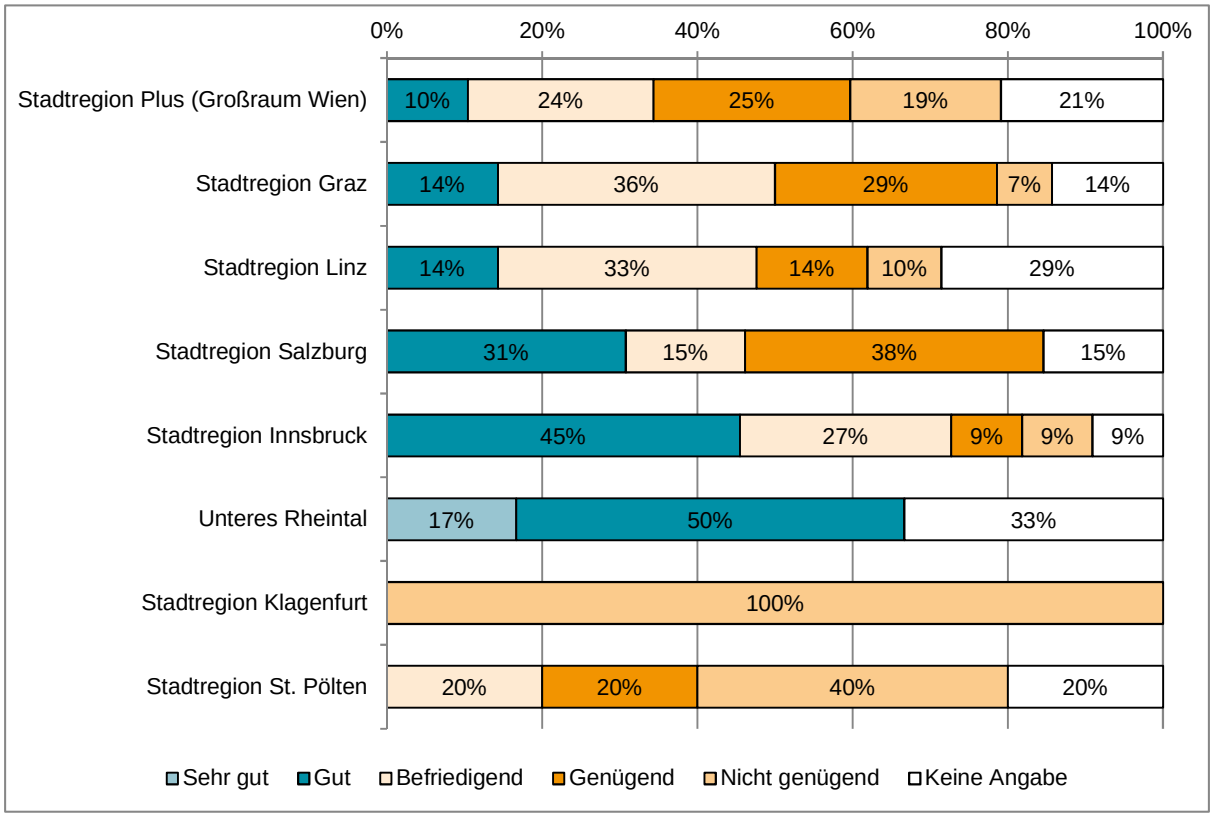


Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

Exemplarisch wurde die Teilfrage „Bewertung der Mitsprachemöglichkeiten der Umland-Gemeinden“ herangezogen, um einen Einblick in die Grundeinstellung zur Frage der Zusammenarbeit in den einzelnen Stadtregionen zu erhalten. Durchwegs positiv werden die

Mitsprachemöglichkeiten im Unteren Rheintal gesehen. Gut schnitten bei dieser Fragestellung außerdem die Stadtregionen Innsbruck und Salzburg ab. Auch die Stadtregionen Plus, Graz und Linz weisen wenige Befragte auf, die die Mitsprache als „nicht genügend“ bezeichnen. In den Regionen St. Pölten und Klagenfurt wurde der schlechteste Notengrad am häufigsten vergeben. Auch hier sind die Ergebnisse aufgrund der teilweise geringen Beteiligung an der Online-Erhebung vorsichtig zu bewerten.

Abbildung 41: Bewertung der Mitsprachemöglichkeiten der Umland-Gemeinden (nach Stadtregionen)



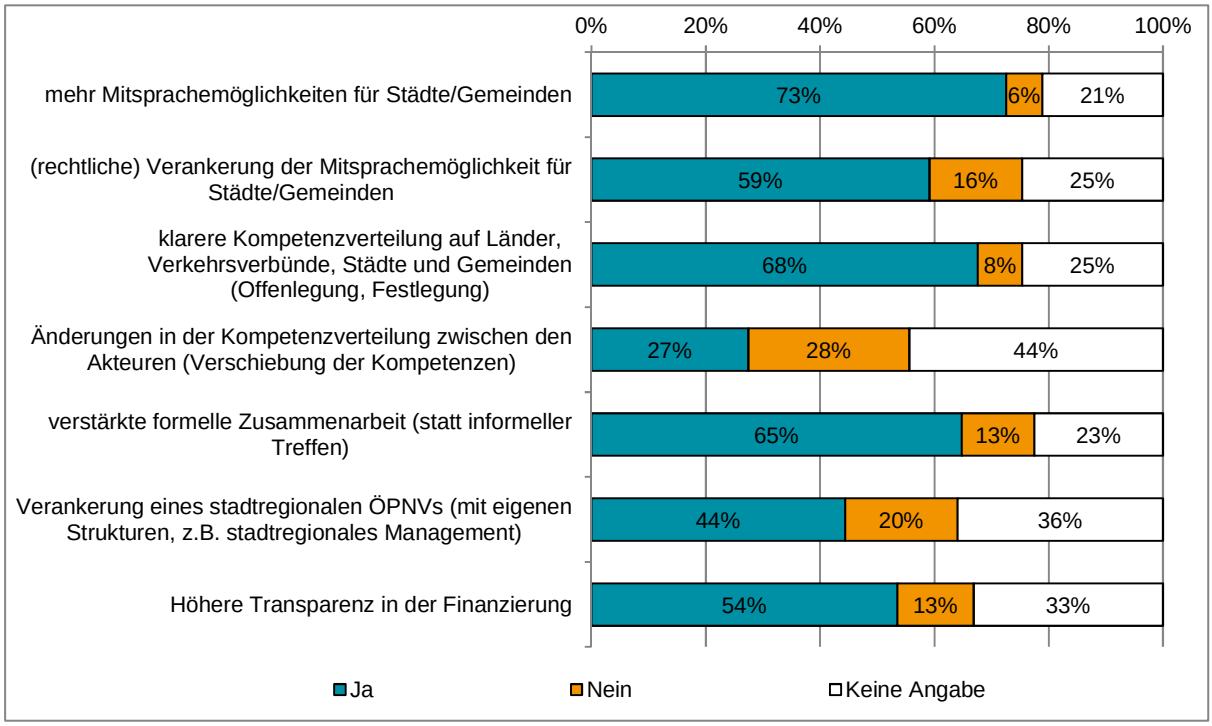
Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

Optimierungsmöglichkeiten der Zusammenarbeit

In weiterer Folge sind die Verbesserungsmöglichkeiten von besonderem Interesse (

Abbildung 42). Auf die größte Zustimmung stießen dabei die Vergrößerung der Mitsprachemöglichkeiten für die Gemeinden, deren rechtliche Verankerung, eine klarere Kompetenzverteilung, sowie eine verstärkte Schwerpunktsetzung auf die formelle Zusammenarbeit. Ebenfalls mehrheitlich befürwortet wurden eine höhere Transparenz in der Finanzierung sowie eine Verankerung des stadtregionalen ÖPNRV mit eigenen Strukturen. Dagegen wurden Änderungen in der Kompetenzverteilung zwischen den AkteurInnen überwiegend abgelehnt.

Abbildung 42: Wie könnte/sollte Ihrer Meinung nach die Zusammenarbeit zwischen den AkteurInnen im stadtregionalen Verkehr verbessert werden?

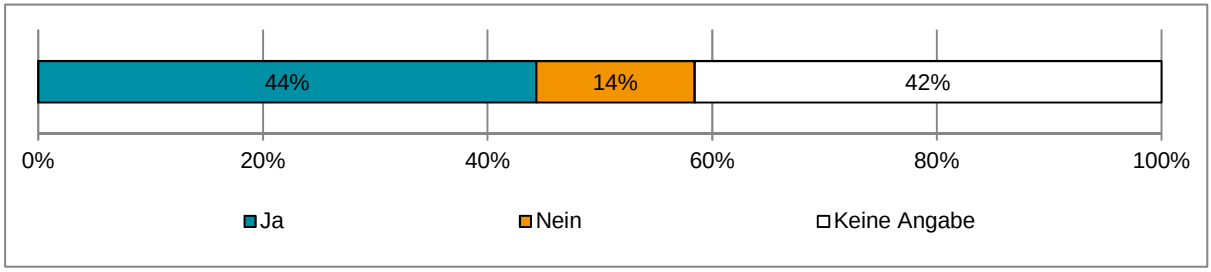


Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

Verantwortungsübernahme durch die Gemeinden

Eine wichtige Frage betrifft die Bereitschaft der Gemeinden, im Bereich des (stadtregionalen) ÖPNRV mehr Verantwortung zu tragen. Die recht allgemein gehaltene Fragestellung wurde von immerhin 44 Prozent der Befragten bejaht. Fast ebenso viele (42 Prozent) enthielten sich allerdings ihrer Stimme. Es gilt zudem zu beachten, dass diese Zahlen lediglich die an der Umfrage teilgenommenen Gemeinden berücksichtigen, bei denen grundsätzlich eine stärkere Relevanz der Thematik des stadtregionalen ÖPNRV zu vermuten ist.

Abbildung 43: Wären Sie als Gemeinde bereit, mehr Verantwortung für den stadtregionalen ÖPNRV zu tragen?

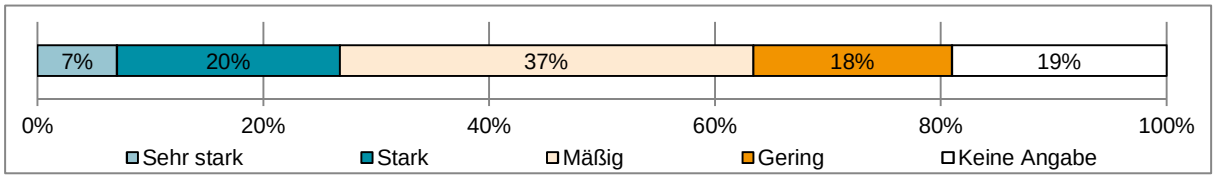


Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

1.3 Finanzierung

Zunächst wurde die subjektiv zu beantwortende Frage nach der Belastung des Gemeindebudgets durch den ÖPNRV gestellt. Großteils wurde die Belastung als „mäßig“ eingeschätzt (37 Prozent). Unterschiedliche Einschätzungen sind beim Vergleich der einzelnen Stadtregionen wahrzunehmen, wobei die Stadtregionen Plus und Graz etwas geringere Angaben „starker“ bzw. „sehr starker“ Belastung aufweisen (zusammen jeweils 20 Prozent bzw. 21 Prozent bei einem Durchschnitt von 27 Prozent). Hier ist darauf zu verweisen, dass in diesen beiden Stadtregionen – allerdings in anderen auch – keine Finanzierungsbeiträge an die VVOG (Verbundbeiträge) bestehen.

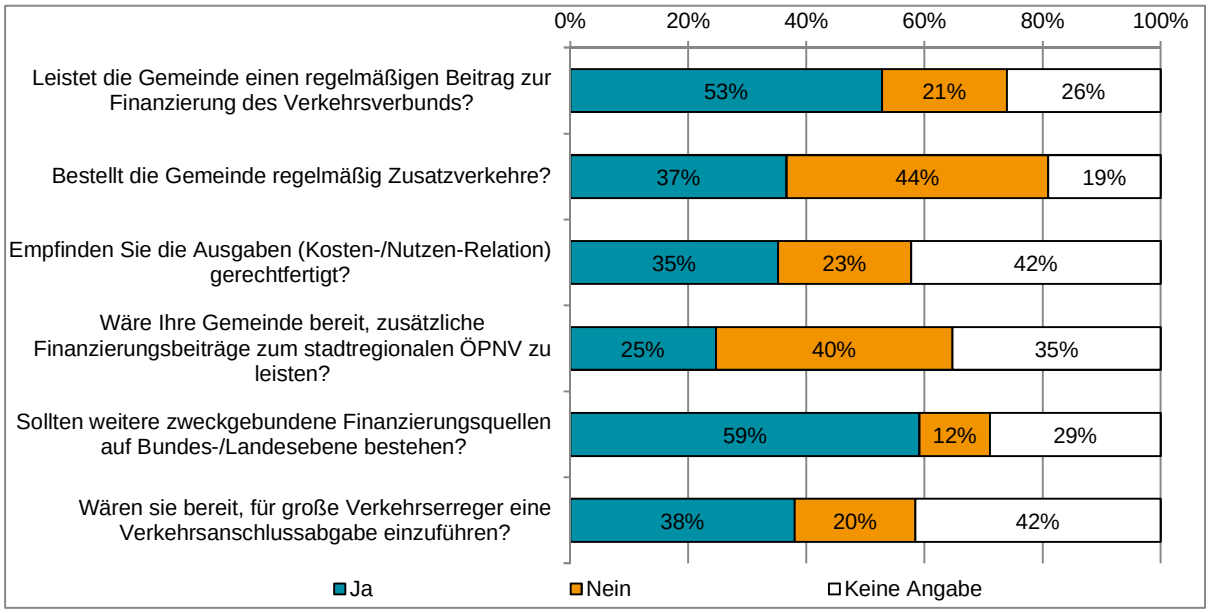
Abbildung 44: In welchem Ausmaß belasten die Ausgaben für den öffentlichen Personennahverkehr das Gemeindebudget?



Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

Weitere Fragen der Finanzierung betreffen die Verbundbeiträge, die Bestellung von Zusatzverkehren, die Kosten-Nutzen-Relation, zusätzliche Finanzierungsbeiträge, zweckgebundene Finanzierungsquellen, sowie die Verkehrsanschlussabgabe. Es gab bei dieser Frage zahlreiche Stimmenthaltungen. Die Mehrheit der befragten Gemeinden gibt an, einen regelmäßigen finanziellen Beitrag zum Verkehrsverbund zu leisten. 37 Prozent der Befragten geben an, dass deren Gemeinde Zusatzverkehre bestellt.

Abbildung 45: Fragen zur Finanzierung



Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

Während die Ausgaben für den ÖPNRV mehrheitlich als gerechtfertigt eingestuft werden, werden zusätzliche Finanzierungsbeiträge zum stadtregionalen ÖPNRV überwiegend abgelehnt. Eine

große Mehrheit der TeilnehmerInnen spricht sich für weitere zweckgebundene Finanzierungsquellen auf Bundes- bzw. Landesebene aus. Ein überwiegender Teil der Angaben stützt weiters die Idee einer Verkehrsanschlussabgabe für große Verkehrserreger, wie Einkaufszentren.

1.4 Eine Gesamteinschätzung

Unter den teilnehmenden GemeindevertreterInnen kann man eine grundsätzliche Zufriedenheit mit dem ÖV-Angebot in der eigenen Stadtregion feststellen. Sowohl die Zuverlässigkeit als auch die Bedienungshäufigkeit und die Anbindungen der öffentlichen Verkehrsmittel werden überwiegend positiv beurteilt.

Verbesserungspotential lässt sich anhand der Erhebung im Bereich der Planung und Gestaltung des ÖPNRV ausmachen. Die Möglichkeiten der Mitarbeit bzw. der Berücksichtigung von Vorschlägen der eigenen Gemeinde werden als eher gering eingestuft. Auch der Informationsfluss an die befragten Gemeinden zur Planungen des ÖPNRV verläuft häufig weniger zufriedenstellend.

Die Zusammenarbeit und Abstimmung im Bereich des stadtregionalen ÖPNRV wird zwar lediglich von einem geringen Anteil der Befragten als nicht zufriedenstellend bzw. „nicht genügend“ benotet. Allerdings lässt sich auch hier ein Nachholbedarf für die Zukunft erkennen, zumal die Durchschnittsbewertungen im Bereich der Zusammenarbeit sich eher im Mittelfeld der Notenskala bewegen.

Befürwortet werden von der Mehrheit der befragten GemeindevertreterInnen mehr (rechtlich verankerte) Mitsprachemöglichkeiten, eine klarere Kompetenzverteilung sowie eine verstärkte formelle Zusammenarbeit.

Auf finanzieller Ebene werden die Ausgaben für den ÖPNRV zwar mehrheitlich als gerechtfertigt angesehen, doch werden zusätzliche Beiträge zur Finanzierung des stadtregionalen ÖPNRV überwiegend abgelehnt. Die Erschließung weiterer zweckgebundener Finanzierungsquellen auf Bundes- bzw. Landesebene sowie Verkehrsanschlussabgaben für große Verkehrserreger fanden bei den TeilnehmerInnen der Erhebung Zustimmung, um zusätzliche Mittel für den ÖPNV bereitzustellen.

Der Vergleich der Stadtregionen untereinander zeigt zum Teil erhebliche Unterschiede in der Beantwortung der einzelnen Fragestellungen. Während in den westlich gelegenen Regionen Unteres Rheintal, Innsbruck und Salzburg die Beurteilungen durchwegs überdurchschnittlich positiv ausfielen, rangieren die Stadtregionen Klagenfurt und St. Pölten in der Regel eher im hinteren Bereich. An dieser Stelle muss jedoch nochmals darauf hingewiesen werden, dass eine Repräsentativität insbesondere im Falle von Klagenfurt (2 Befragte) und St. Pölten (5) aufgrund der geringen Teilnehmerzahl nur sehr eingeschränkt gegeben ist. Für ein überblicksmäßiges Stimmungsbild eignen sich die Ergebnisse der Onlinebefragung dennoch sehr gut.

2 Telefoninterviews mit ausgewählten Gemeinden

Insgesamt wurden acht Telefoninterviews mit jeweils einem Vertreter bzw. einer Vertreterin einer Gemeinde pro Stadtregion befragt. Die ausgewählten Gemeinden wurden durch die GesprächspartnerInnen der Interviews nach dem Kriterium der Relevanz des Themas ÖV für die Kommunen vorgeschlagen. Es sind darunter sowohl Kleingemeinden als auch Klein- und Mittelstädte vertreten[68].

Rolle der Stadt/Gemeinde im stadtregionalen ÖPNRV

Zu Beginn des Gespräches wurde von den GemeindevertreterInnen die grundsätzliche Situation ihrer Gemeinde allgemein und in Hinblick auf den ÖV geschildert. Dazu zählten auch die geographische Lage und die wirtschaftliche Situation.

In der Folge wurde auf das ÖV-Angebot in die Kernstadt eingegangen. Dieses wurde einerseits genau beschrieben und erklärt. Andererseits wurde das Angebot einer kritischen Beurteilung unterzogen. Diese fiel in der Regel gut aus, wobei gelegentlich Verbesserungsvorschläge bzw. -wünsche erwähnt wurden. Auch auf die Finanzierungsregelungen wurde teilweise näher eingegangen.

In jenen Gemeinden, die einen eigenen öffentlichen Ortsverkehr betreiben, wurde um die Beschreibung dieses Angebotes gebeten. Zudem ging es in den Telefonbefragungen um die bestehenden ÖV-Linien in die Kernstadt. Aus den meisten Kernstädten führen Bus- und teilweise auch Straßenbahn-Linien in die Umlandgemeinden. Zumeist werden diese Strecken im Rahmen von Zusatzbestellungen abgewickelt. Vereinzelt bestehen auch historisch gewachsene Strecken, welche von der Kernstadt alleine finanziert werden.

Zufriedenheit mit der Zusammenarbeit mit dem Land und der VVOG

In diesem Fragenblock ging es um die Form, den Umfang und die Zufriedenheit mit den bestehenden Kooperationen. Dabei zeigte sich, dass je nach betreffendem Bundesland zum Land teilweise kaum oder gar keine Kontakte bestehen. Die direkte Ansprechpartnerin für die Umlandgemeinden ist häufig die jeweilige VVOG.

In jedem Fall sind die AnsprechpartnerInnen bzw. deren Rollen klar geregelt und bekannt. Soweit ein regelmäßiger Kontakt besteht sind die GemeindevertreterInnen zumeist damit zufrieden, wobei es einzelne Kritikpunkte gibt. Vereinzelt wurde allerdings der fehlende oder mangelhafte Kontakt zum Land bzw. der VVOG kritisch erwähnt und die fehlende Information und Mitsprache beanstandet.

Zufriedenheit mit der Zusammenarbeit mit der Stadt und dem städtischem Betrieb

Art, Umfang und Zufriedenheit mit den AnsprechpartnerInnen in der Kernstadt sind in den acht befragten Gemeinden höchst unterschiedlich ausgeprägt. Teilweise bestehen gar keine Kontakte zur Stadt oder dem städtischen Verkehrsunternehmen. Am stärksten sind die Kooperationen in jenen Gemeinden, zu denen eine direkte Linienverbindung mit der Kernstadt besteht. Zum Teil ist die Intensität der Zusammenarbeit in diesem Fall auch projektabhängig. Im Falle des Vorhandenseins eines direkten Austauschs mit der Kernstadt wird teilweise eine größere Transparenz im Entscheidungsprozess eingefordert. Nicht zuletzt ist die Zusammenarbeit auch

[68] Näheres hierzu in Kapitel I3 Methodische Hinweise

stark von den finanziellen Möglichkeiten abhängig, was sich insbesondere auf die Qualität der Zusammenarbeit auswirkt.

Mitsprachemöglichkeiten beim stadtregionalen Verkehr

Die Mitsprachemöglichkeiten werden in der Regel als gering bezeichnet. Teilweise ist man in den Umlandgemeinden mit diesem Zustand aber dennoch nicht allzu unzufrieden, weil teilweise auch wenig Bedarf für eine stärkere Mitarbeit gesehen wird. Es ist jedoch in den Telefonbefragungen auch angesprochen worden, dass man als Gemeinde von der jeweiligen VVOG oder den ÖBB zumeist vor vollendete Tatsachen gestellt wird.

Letztlich wird auch die Bereitschaft zur Leistung von finanziellen Beiträgen als mitentscheidend für das Ausmaß der Mitsprachemöglichkeiten bezeichnet – insbesondere hinsichtlich der Zusammenarbeit mit der Kernstadt.

Das Gesprächsklima mit Städten, Land und VVOG wird überwiegend positiv eingeschätzt.

Neben einer stärkeren Einbeziehung der Gemeinden in den Gestaltungsprozess und einer Verbesserung der Transparenz wurde auch eine grundlegende Sensibilisierung für das Thema öffentlicher Verkehr als wesentlicher Punkt angesprochen.

Verbesserungswünsche

Von den befragten Umlandgemeinden wurden mehrere Verbesserungswünsche bzw. -vorschläge geäußert.

Mehrmals kam der Wunsch nach regelmäßigen kleinregionalen Abstimmungsgesprächen. Dies könnte beispielsweise im Rahmen von regelmäßigen Foren stattfinden, an welchen VertreterInnen von Gemeinden, Land, zentraler Stadt, Verkehrsverbund und bei Bedarf auch weiteren Verkehrsunternehmen (z.B. ÖBB) teilnehmen.

Treffen von Gemeinden, Land und zentraler Stadt sollten regelmäßig und nicht nur projektbezogen stattfinden. Treffen sollten nicht nur der Information dienen, sondern auch eine tatsächliche Mitwirkung ermöglichen.

Insbesondere bei den Fahrplänen der ÖBB wünschen sich Gemeinden mehr Mitsprachemöglichkeiten, indem der Abstimmungsprozess der Fahrpläne optimiert wird und die Gemeinden bereits vor Bekanntgabe des fertigen Fahrplanes ihre Bedenken und Vorschläge äußern können. Auch der Abstimmungsprozess der Fahrpläne von ÖBB und den weiteren Verkehrsmitteln sollte optimiert werden.

Ein weiterer mehrmals genannter Vorschlag war die bessere Abstimmung zwischen den Gemeinden bzw. ein verstärktes Denken in Regionen.

Auch eine bessere Abstimmung zwischen ÖPNRV und MIV wurde angeführt.

Mehrere Gemeinden wiesen darauf hin, dass sie sich auch einen weiteren Ausbau des ÖV-Angebotes wünschen würden, was jedoch meist an der Finanzierung scheitert.

Von zwei Gemeinden wurde der Wunsch nach mehr Transparenz bei der Finanzierung geäußert. Dies betrifft einerseits einen transparenten Verteilungsschlüssel der Kosten auf die einzelnen Gemeinden. Andererseits sollte auch klar sein, in welchem Ausmaß die Gemeinden hier das Grundangebot finanzieren und in welchem Ausmaß hier Zusatzbestellungen mitfinanziert werden.

Zusätzlich wurden vereinzelt noch weitere Verbesserungsbereiche genannt, wie beispielsweise eine Flexibilisierung der Lizenzvergabe, eine Tarifreform, eine Verschiebung der Kernzonen-Grenzen, Qualitätsverbesserungen im Schienenangebot sowie bessere innerstädtische Angebote.

3 Weiterentwicklungsmöglichkeiten aus Sicht der Städteebene

Beim Österreichischen Städtetag 2016 beschäftigte sich ein Arbeitskreis mit dem stadtregionalen Verkehr. In diesem Zusammenhang erfolgte einerseits eine Einschätzung zu den Weiterentwicklungsmöglichkeiten durch die TeilnehmerInnen des Arbeitskreises, andererseits wurde eine Online-Erhebung zur aktuellen Zusammenarbeit und zu Weiterentwicklungsmöglichkeiten im stadtregionalen ÖPNRV vom Österreichischen Städtebund durchgeführt.

Im Nachfolgenden werden die zentralen Ergebnisse kurz dargestellt.

Im Rahmen der Online-Erhebung des Österreichischen Städtebundes von 2016 zum ÖPNRV wurden VertreterInnen von Städten, Gemeinden und städtischen Verkehrsbetrieben befragt. Konkret ging es um Einschätzungen zur Rollenverteilung, Zusammenarbeit, Finanzierung und dem Verbesserungsbedarf im Bereich des stadtregionalen ÖPNRV. Es nahmen 18 Personen, davon 13 StädtevertreterInnen und fünf VertreterInnen städtischer Verkehrsbetriebe, daran teil. Die österreichischen Großstädte sind dabei allesamt in der Umfrage vertreten.

Rollenverteilung

Allgemein sollten den Städten im Bereich des in ihr Gebiet hineinführenden regionalen und Vororte-Verkehrs laut der Ansicht der Mitglieder des Österreichischen Städtebundes zumindest ein Mitsprache- bzw. Mitbestimmungsrecht eingeräumt werden. Als konkrete Themen werden dabei unter anderem die Linienführung, die Tarife sowie die Ausstattung angeführt. Es wird auch der Wunsch nach Gleichberechtigung von Stadt und Land bzw. Umlandgemeinden geäußert.

17 der 18 teilnehmenden Städte sind der Meinung, dass die Aufgabenträgerschaft im ÖPNRV in die Zuständigkeit der Städte und Gemeinden fallen sollte und damit eine klare gesetzliche Kompetenzzuweisung an die Städte für den ÖPNRV notwendig wäre.

Bezüglich der gesetzlichen Aufgabenträgerschaft der regionalen und ins Stadtgebiet hineinführenden Vororte-Verkehre sind fast zwei Drittel der Städte für eine Kompetenzaufteilung auf Stadt und VVOG (bzw. Gemeindeverband). Die Aufgabenträgerschaft sollte dabei jedenfalls den Bereich „Planung“ umfassen. Aber auch die Inkludierung der Bereiche „Ausgestaltung der Organisation und Steuerung“, „Tarif“, „Finanzierung“ und „Abstimmungsrechte und -pflichten“ wurde mehrheitlich befürwortet.

Die Befragten geben an, durchaus als Gemeinde verstärkt Verantwortung in Bereichen des ÖPNRV übernehmen zu wollen, die die eigene Stadt betreffen. 11 der 18 Befragten geben außerdem an, dass grundsätzlich auch eine Bereitschaft zu finanziellen Zuzahlungen zum stadtregionalen ÖPNRV besteht.

Beim Städtetag 2016 wurden bei einer gesonderten Befragung festgehalten, dass sich die Städte eine Gesellschafterrolle bei den VVOG (neben den Bundesländern) wünschen.

Zusammenarbeit

Die Art der Zusammenarbeit ist in den einzelnen Stadtregionen ist höchst unterschiedlich. Regelmäßige, institutionalisierte und rechtlich festgelegte Kooperationen sind derzeit jedenfalls nicht überall in gleichem Maße anzutreffen. Von der stadtregionalen Abstimmung wird am meisten die Produktgestaltung umfasst. Geringer wird der Grad der Abstimmung beim Tarif, dem Vertrieb und der Kundenkommunikation eingeschätzt.

Insgesamt sind die Städte mit den derzeitigen Kommunikationsflüssen bzw. Mitgestaltungsmöglichkeiten eher wenig zufrieden. Kritisiert werden vor allem fehlende Kommunikation, begrenzter Einblick und Einfluss sowie geringe Effektivität.

Insgesamt eher kritisch werden die Abläufe bei der Beteiligung und Entscheidung im stadtregionalen ÖPNRV wahrgenommen. Diese werden unter anderem als schwierig, langwierig und unflexibel charakterisiert. Die Befragten fühlen sich außerdem teilweise von der Entscheidungsfindung ausgeschlossen oder bezeichnen diese als intransparent.

Finanzierung

Während für den städtischen öffentlichen Verkehr laut Auskunft von zwei Dritteln der Befragten zumindest mittelfristig ein ausreichendes Budget zur Verfügung steht, wird die Situation beim stadtgrenzüberschreitenden Verkehr konträr eingeschätzt. Zwei Drittel geben hier an, dass das Budget für Betrieb und Investitionen mittelfristig nicht gesichert ist.

Die Effektivität der gegenwärtigen Finanzierungsstruktur im ÖPNRV wird mehrheitlich negativ beurteilt. 82 Prozent bezeichnen diese in Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit des ÖPNRV als nicht hinreichend effektiv. Mit noch größerer Mehrheit wird eine Bündelung der Finanzierung auf der Ebene der Gebietskörperschaft gewünscht, welche Verantwortung für den Verkehr trägt.

Einhelligkeit herrscht bei der Frage der Zweckmäßigkeit der Finanzierungsströme im Geflecht zwischen Bund, Ländern, Gemeinden und Verkehrsunternehmen zur Finanzierung des Stadtgrenzen überschreitenden Verkehrs. Sämtliche Antworten identifizieren die derzeitige Situation als nicht zweckmäßig. Als Verbesserungsvorschläge werden unter anderem eine gerechtere, kostenadäquate Finanzmittelverteilung, eine bessere Kompetenzverteilung sowie eine stärkere Kommunikation genannt.

Finanzierungsbeiträge von Umlandgemeinden werden von über drei Vierteln der Städte gewünscht. Auch eine Verkehrsanschlussabgabe für große Verkehrserreger, wie z.B. Einkaufszentren, in der eigenen Stadt erhielt Zustimmung.

Zentrale Problembereiche und Verbesserungsbedarf

81 Prozent der Befragten geben an, dass es Probleme bei der Planung des Stadtgrenzen überschreitenden Verkehrs gibt bzw. gab. Es ist also offensichtlich ein größeres Verbesserungspotential in diesem Bereich vorhanden.

Die zentralen Konfliktpunkte werden in der unklaren rechtlichen Situation, nicht zufriedenstellender Kompetenzverteilung, mangelnder Finanzierung, fehlender Mitsprache sowie in der verbesserungswürdigen Angebotsplanung ausgemacht.

Als konkrete Vorschläge werden unter anderem klare gesetzliche Regelungen, mehr Einbindung in die Planung, eine gerechtere Mittelverteilung, ein bundesweit einheitliches Vorgehen sowie ein Ausbau des stadtregionalen ÖPNV genannt. Des Weiteren werden konkrete Wünsche und Maßnahmen in der Angebotsplanung angeführt.

VI Zentrale weiterzubearbeitende Handlungsfelder

Die zuvor dargestellten Ergebnisse zu Organisation und Steuerung im stadtregionalen ÖPNRV wurden im Rahmen eines Workshops der Unter-Arbeitsgruppe „Stadtregionaler Verkehr“ dem Auftraggeber präsentiert. Gemeinsam wurden hierbei vier besonders wichtige Handlungsfelder herausgearbeitet, welche jedenfalls weiterzubearbeiten sind. Nachfolgend werden die vier Schwerpunktthemen dargestellt.

Im Rahmen von Klein-Arbeitsgruppen erfolgten dabei eine nähere Konkretisierung des Problembereiches und eine Ursachensuche. Zusätzlich wurden erste Lösungsansätze gesammelt.

1 Zentrale Handlungsschwerpunkte

1.1 Fehlende Integration der „Stadtregion“ in Planungen und Konzepte

Problembereiche

Es fehlt eine Definition des „stadtregionalen Verkehrs“ und daraus resultierend findet „stadtregionaler Verkehr“ zu wenig Berücksichtigung in den Planungen und Konzepten. Außerdem gibt es keine rechtliche Verpflichtung zur Zusammenarbeit und die fiskalischen Anreize fehlen. Teilweise ergeben sich sogar negative Auswirkungen für die Gemeinden. Die bisherige Zusammenarbeit basiert auf rein freiwilliger Basis.

Im Rahmen der Klein-Arbeitsgruppen wurde diskutiert, ob Länder verstärkt Verantwortung im Zusammenhang mit Stadtregionen übernehmen sollten. Dies wird nicht von allen Kernstädten begrüßt, da sie in ihrem Handlungsspielraum nicht eingeschränkt werden möchten.

Bezüglich der Förderungen ergibt sich das Problem, dass niemand die Förderungen in der Stadtregion abholt, da die klaren Zuständigkeiten innerhalb der Stadtregion zwischen den teilnehmenden AkteurInnen fehlen. Es gibt keine Rechtspersönlichkeit für Stadtregionen.

Ein gutes Beispiel stellt die Situation der PGO dar. Diese verliert an Wirksamkeit und das Interesse der Entscheidungsträger sinkt.

Ursachen

Eine grundsätzliche Ursache für die bestehenden Probleme stellen die vorhandenen Strukturen dar. Die Gemeinden stehen untereinander in Konkurrenz. Außerdem bestehen Bedenken, dass der eigene Handlungsspielraum beschnitten werden könnte. Nicht zuletzt verursachen auch die bestehenden Ungleichgewichte zwischen den AkteurInnen (z.B. große und kleine Gemeinden) Probleme in der Zusammenarbeit.

Lösungsansätze

Ein möglicher Lösungsansatz ist die Verankerung der Stadtregionen als eigene Marken oder Rechtspersönlichkeiten. Dies wird allerdings aufgrund des zusätzlichen Aufwandes, der mit Schaffung dieser neuen Ebene verbunden ist, auch kritisch gesehen.

1.2 Finanzierung

Problembereiche

Die gesamte ÖPNV-Finanzierung ist sehr intransparent und komplex. Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung fallen häufig auseinander. Finanzierungsströme sind nicht oder nur schwer nachvollziehbar. Oftmals wird auch das Thema Datenschutz vorgeschoben, um eine höhere Transparenz zu vermeiden.

Zweiter wesentlicher Problembereich ist die rechtliche Komplexität, so etwa verschiedene Gesetzesmaterien (ÖPNRV-G, Vergaberecht etc.), wobei insbesondere die Komptabilität mit dem EU-Recht zu nennen wäre. Insgesamt entsteht durch die aktuelle rechtliche Situation eine gewisse Rechtsunsicherheit.

Für zentrale Städte gilt, dass diese auch die Bevölkerung von umliegenden Gemeinden mitversorgen. Diese regionale Versorgungsfunktion wird jedoch nicht ausreichend abgegolten.

Insgesamt besteht eine generelle Unterfinanzierung des öffentlichen Verkehrs. Dies betrifft sowohl den Betrieb, die Infrastruktur als auch den Netzausbau. Insbesondere in Stadtregionen kommt noch hinzu, dass Finanzströme nicht im selben Ausmaß wachsen wie die Ausbaubedarfe, welche aufgrund der steigenden Bevölkerungszahlen und Fahrgastzahlen entstehen.

Dies ist auch Ergebnis eines häufigen Fehlens von politischen Leitlinien für den öffentlichen Verkehr. Insbesondere die Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr wirkt sich hier negativ auf den öffentlichen Verkehr aus, da nicht ausreichend Anreize für einen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel bereitstehen.

Ursachen

Als zentrale Ursachen wurden die Intransparenz, die rechtliche Komplexität, die Nicht-Abgeltung der regionalen Versorgungsfunktion, das Fehlen von politischen Leitlinien und das Nichtwahrnehmen der Finanzierungsverantwortung durch den Bund gesehen.

Lösungsansätze

Zusätzliche bzw. bereits grundsätzlich bestehende Finanzierungsquellen wären zu erschließen. Dies ist jedoch nur möglich, wenn hier regionale oder bundesweite Verantwortlichkeiten definiert werden. Dies betrifft beispielsweise die Verkehrsanschlussabgabe, welche aufgrund der Konkurrenzsituation nicht von einzelnen Gemeinden implementiert werden kann. Hier bedarf es zumindest regionaler, wenn nicht bundesweiter Lösungen.

Wichtig wäre eine Überarbeitung des ÖPNRV-G und anderer relevanten Gesetzesmaterien. Insbesondere wären zentrale Begriffe zu definieren, welche auch zur Sicherung der Finanzierung dienen (z.B. was ist Grundangebot). Die verschiedenen Gesetzesmaterien sind besser aufeinander abzustimmen.

Der Bund sollte seine Finanzierungsverantwortung für den öffentlichen Verkehr wahrnehmen. Dies betrifft insbesondere Betrieb und Infrastruktur.

Weiters wäre eine Abgeltung der regionalen Versorgungsfunktion wichtig. Dies kann über das Finanzausgleichsgesetz erfolgen. Es wären jedoch auch interkommunale Lösungen möglich.

1.3 Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung

Problembereiche

Für die Wahrnehmung der Verantwortung für Steuerung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV gibt es kein einheitliches Bild in Österreich. In den einzelnen Bundesländern sind die Zuständigkeiten unterschiedlich auf verschiedene AkteurInnen verteilt, die jeweils mit ihren spezifischen Interessen agieren. Dabei fallen Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung häufig auseinander.

Auch zwischen dem Bund und den Ländern ist die Verteilung der Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung vielschichtig. Insgesamt gestaltet sich das Geflecht von Zuständigkeiten komplex.

Ursachen

Als eine der Ursache der bestehenden Probleme wird das historische Wachsen der Strukturen gesehen. Aufgrund des Föderalismus sind die Regelungen in den einzelnen Ländern unterschiedlich. Es gibt eine Vielzahl von Finanziers auf Bundes- und Landesebene. Beim Bund ist Mobilität nicht nur das Thema eines, sondern mehrerer Ministerien.

Als weitere Ursache wird auf der einen Seite angeführt, dass der Bund zusätzliche Mittel zur Verfügung stellen sollte und keine bundesweit einheitliche Klärung der Kompetenzen forciert. Auf der anderen Seite verweist der Bund auf die gemeinsame Finanzierungsverantwortung von Ländern und Bund sowie die grundsätzliche Bereitschaft des Bundes, Lösungsansätze im Innenverhältnis zwischen Ländern und Gemeinden zu unterstützen.

Der rechtliche Rahmen wird in Hinblick auf die Zuständigkeiten als zu unspezifisch wahrgenommen. Zusammenarbeit sei zu wenig institutionalisiert. Gleichzeitig fehle aufgrund der unterschiedlichen Interessen der AkteurInnen eine ausreichende Entschlossenheit zur Zusammenarbeit.

Lösungsansätze

Für die zukünftige Organisation des ÖV ist eine strukturierte und institutionalisierte Aufgabenteilung von Bund bis Stadtregion notwendig. Dazu gehört auch eine institutionalisierte Struktur der Zusammenarbeit. Gleichzeitig wird eine Planungs- und Finanzierungssicherheit für Stadtregionen gefordert.

1.4 Mangelnde Abstimmung Verkehre

Problembereiche

Die Verkehre über die Stadtgrenzen hinaus und innerhalb der Stadtgrenzen sind nicht optimal abgestimmt (in Innsbruck besteht eine Tarifgrenze).

Ursachen

Eine der Ursachen sind bestehende Zuständigkeitsgrenzen.

Stadt und Verkehrsverbund verfolgen „eigenständige Programme“ für die jeweiligen Linien. Die Verkehre werden dabei wie vollständig eigenständige Systeme verstanden. Dabei sind die Anforderungen an den stadtregionalen Verkehr unterschiedlich, teilweise werden eher städtische

Qualitäten erwartet, teilweise haben die (eher autoorientierten) Gemeinden kein über den typischen Regionalverkehr hinausreichendes Bedürfnis.

Die Gemeinden können zwar eigene Verkehre bestellen (oder durch den Verbund bestellen lassen, soweit sie diese finanzieren), Einfluss auf die Gestaltung der Regionallinien haben sie nicht (diese finanzieren sie auch nicht mit). Bestellungen zusätzlicher Leistungen im Regionalverkehr können sie bewirken, wenn sie diese finanzieren. Dies bedeutet oft einen großen Schritt, auch wenn teilweise diese Bestellungen durch das Land unterstützt werden.

Es bestehen - auch aus der Natur der Verkehre heraus - unterschiedliche Erwartungen der Besteller.

Vor allem fehlt es aber an einem verpflichtenden Mechanismus der Zusammenarbeit, in dem das Wer und Wie der Entscheidungsfindung geklärt ist. Die Bestimmung der Zuständigkeiten im ÖPNRV-G ist unzureichend.

Lösungsansätze

Zu klären sind zwingend die Zuständigkeiten in den Bereichen, in denen beide Besteller tätig sind (Stadtregionen).

Sinnvoll erscheint ein verpflichtender Mechanismus der Abstimmung in Bezug auf den ÖPNV, gegebenenfalls auch auf die Gestaltung der relevanten Rahmenbedingungen in der Stadtregion (z.B. Stellplätze).

Die finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen könnten zu einer Motivation für mehr/bessere Zusammenarbeit beitragen, z.B. über Förderkriterien.

Als Instrument erwogen werden könnten über die Abstimmungspflicht hinaus Zustimmungserfordernisse oder verpflichtend gemeinsame Bestellungen für bestimmte Verkehrsangebote in der Stadtregion.

VII Anhang

1 Verzeichnisse

1.1 Abkürzungsverzeichnis

AST	Anruf-Sammel-Taxi
BGBl	Bundesgesetzblatt
Bgld	Burgenland
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMFJ	Bundesministerium für Familien und Jugend
BMLFUW	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EW	Einwohner
FAG	Finanzausgleichsgesetz
GuF	Grund- und Finanzierungsvertrag
GV	Gemeindeverband
GWL	Gemeinwirtschaftliche Leistungen
HGL	Holding Graz Linien
IGV	Interessensgemeinschaft österreichischer Verkehrsverbünde
IKZ	Interkommunale Zusammenarbeit
IVB	Innsbrucker Verkehrsbetriebe
Ktn	Kärnten
LiLo	Linzer Lokalbahn
LUP	Marke des Stadtbus St. Pölten (Verkehrsunternehmen: ÖBB-Postbus GmbH) (LUP = lat. Wolf, das Wappentier St. Pöltens)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOMAK	Mobilitäts-Masterplan Kärnten (2035)
NÖ	Niederösterreich
NÖVOG	Niederösterreichische Verkehrsorganisationsges.m.b.H.
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
OÖ	Oberösterreich
OÖVG	Oberösterreichische Verkehrsverbund-Organisations GmbH Nfg. & Co KG
OÖVV	Oberösterreichischer Verkehrsverbund
ÖPNRV	Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr
ÖPNRV-G	ÖPNRV-Gesetz
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PGO	Planungsgemeinschaft Ost
PSO	Public Service Obligation (EU-Verordnung über „Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße“)
RegioTram	Straßenbahn Linz-Traun

ROeEE	Raab-Ödenburg-Ebenfurter-Eisenbahn AG (kurz: Raaberbahn)
Sbg	Salzburg
SCHIG	Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH
SLB	Salzburger Lokalbahn
SLF	SchülerInnen- und Lehrlingsfreifahrt
STEP	Stadtentwicklungsplan Wien (2025)
Stmk	Steiermark
StVG	Steirische Verkehrsverbund GmbH
SVG	Salzburger Verkehrsverbund GmbH
SVV	Salzburger Verkehrsverbund
Tir	Tirol
Vbg	Vorarlberg
VKG	Verkehrsverbund Kärnten GesmbH
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region (GmbH)
VTG	Verkehrsverbund Tirol GesmbH
VU	Verkehrsunternehmen
VVK	Verkehrsverbund Kärnten
VVNB	Verkehrsverbund Niederösterreich / Burgenland
VVOG	Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft
VVSt	Verkehrsverbund Steiermark
VVT	Verkehrsverbund Tirol
VVV	Verkehrsverbund Vorarlberg (GmbH)

1.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Betrachtete Stadtregionen der Landeshauptstädte 12
Abbildung 2: Kompetenzverteilung im ÖPNRV-G 15
Abbildung 3: Akteure im stadtregionalen ÖPNRV 16
Abbildung 4: Pendelnde der Kernstädte in den betrachteten Stadtregionen, 2013 17
Abbildung 5: Wesentliche Transferströme im ÖPNRV 18
Abbildung 6: Konsolidierte und transferbereinigte Einnahmenstruktur der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften im ÖPNV – inkl. Wien 21
Abbildung 7: Zuschussbedarf der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften im ÖPNV 21
Abbildung 8: Anteil der „stadteigenen“ Pendelnden an den gesamten Pendelnden in den Kernstädten 22
Abbildung 9: Geplante Investitionen und vertraglich zugesicherte Förderungen der Städte über 30.000 EW und stadteigenen Gesellschaften 2014-2020 23
Abbildung 10: AkteurInnen und Zuständigkeiten im stadtregionalen ÖPNRV 24
Abbildung 11: AkteurInnen und Finanzierungsströme im stadtregionalen ÖPNRV 26
Abbildung 12: Die Verteilung der Zuständigkeiten im stadtregionalen ÖPNRV (überwiegende Zuständigkeit), Teil 1 32
Abbildung 13: Die Verteilung der Zuständigkeiten im stadtregionalen ÖPNRV (überwiegende Zuständigkeit), Teil 2 33
Abbildung 14: Finanzierung in den Stadtregionen, Teil 1 42

Abbildung 15: Finanzierung in den Stadtregionen, Teil 2 43
Abbildung 16: Besonderheiten der Stadtregionen im Überblick 58
Abbildung 17: Übersicht Stadtregion Plus (Teil 1) 61
Abbildung 18: Übersicht Stadtregion Plus (Teil 2) 62
Abbildung 19: Übersicht Stadtregion Graz (Teil 1) 65
Abbildung 20: Übersicht Stadtregion Graz (Teil 2) 66
Abbildung 21: Übersicht Stadtregion Linz (Teil 1) 69
Abbildung 22: Übersicht Stadtregion Linz (Teil 2) 70
Abbildung 23: Übersicht Stadtregion Salzburg (Teil 1) 73
Abbildung 24: Übersicht Stadtregion Salzburg (Teil 2) 74
Abbildung 25: Übersicht Stadtregion Innsbruck (Teil 1) 77
Abbildung 26: Übersicht Stadtregion Innsbruck (Teil 2) 78
Abbildung 27: Übersicht Unteres Rheintal (Teil 1) 81
Abbildung 28: Übersicht Unteres Rheintal (Teil 2) 82
Abbildung 29: Übersicht Stadtregion Klagenfurt (Teil 1) 85
Abbildung 30: Übersicht Stadtregion Klagenfurt (Teil 2) 86
Abbildung 31: Übersicht Stadtregion St. Pölten (Teil 1) 89
Abbildung 32: Übersicht Stadtregion St. Pölten (Teil 2) 90
Abbildung 33: Wie zufrieden sind Sie mit dem Angebot im ÖPNRV in Ihrer Region? 92
Abbildung 34: Zufriedenheit mit dem ÖPNRV-Angebot insgesamt (nach Stadtregionen) 93
Abbildung 35: Wie hoch schätzen Sie den Optimierungsbedarf in den angeführten Bereichen aus Sicht Ihrer Stadt/Gemeinde ein? 94
Abbildung 36: Optimierungsbedarf bei der Abstimmung der Fahrpläne (nach Stadtregionen) 94
Abbildung 37: Optimierungsbedarf beim Linienverkehr ergänzenden Mikro-ÖV-Angebot (z.B. Anruf-Sammeltaxis, Rufbusse und Gemeindebusse) (nach Stadtregionen) 95
Abbildung 38: Ist Ihre Stadt/Gemeinde in die Planungen und Gestaltung des ÖPNRVs eingebunden? Wie zufrieden sind Sie mit den bestehenden Möglichkeiten zur Einflussnahme und Mitgestaltung? 96
Abbildung 39: Zufriedenheit mit den Möglichkeiten zur Mitarbeit bei der Planung und Gestaltung des stadtregionalen ÖPNRVs (Mitglied in Steuerungsgruppen, Arbeitsgruppen etc.) (nach Stadtregionen) 97
Abbildung 40: Wie bewerten Sie die Zusammenarbeit im Bereich der Planung und Organisation des stadtregionalen ÖPNRVs? 98
Abbildung 41: Bewertung der Mitsprachemöglichkeiten der Umland-Gemeinden (nach Stadtregionen) 99
Abbildung 42: Wie könnte/sollte Ihrer Meinung nach die Zusammenarbeit zwischen den AkteurInnen im stadtregionalen Verkehr verbessert werden? 100
Abbildung 43: Wären Sie als Gemeinde bereit, mehr Verantwortung für den stadtregionalen ÖPNRV zu tragen? 100
Abbildung 44: In welchem Ausmaß belasten die Ausgaben für den öffentlichen Personennahverkehr das Gemeindebudget? 101
Abbildung 45: Fragen zur Finanzierung 101

1.3 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Teilnahme an der Online-Befragung nach Stadtregionen 9
Tabelle 2: Ausgewählte Strukturdaten der acht Stadtregionen 13
Tabelle 3: Transfers des Bundes 2015 19
Tabelle 4: Pendelnde der Kernstädte 22
Tabelle 5: Übersicht: Konzepte und Planungen für die Stadtregionen 35
Tabelle 6 Beispiele für stadtgrenzüberschreitende Verkehrsangebote und ÖV-Linien 45
Tabelle 7 Beispiele der Zusammenarbeit von (einzelnen) AkteurInnen in den Stadtregionen 48
Tabelle 8: Genannte positive Aspekte 52
Tabelle 9: Genannte kritische Aspekte 54
Tabelle 10: Genannte Optimierungsansätze 57

1.4 Quellenverzeichnis

Amt der oö. Landesregierung: Information zur Pressekonferenz am 7. Mai 2015 zum Thema Verkehrskonzept für Großraum Linz nimmt Gestalt an!
Befragung unter Mitgliedern des ÖStB 2015
BMVIT: Gemeinwirtschaftlicher Leistungsbericht 2013. Wien 2014
Grüblinger, G.: Finanzierung von ÖV-Dienstleistungen im ländlichen Raum, in: Regionale Schiene 2/2015, S.38-39.
Köfel, M.; Mitterer, K.: ÖPNV-Finanzierung in Österreichs Städten. Wien 2013
Landesrechnungshof Vorarlberg: Prüfbericht über den Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr in Vorarlberg. Bregenz 2011
Land Vorarlberg: Verkehrskonzept Vorarlberg 2006
Mitterer, K. et.al.: Finanzierungsströme im städtischen ÖPNV. Wien 2016
ÖVG, Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft: Handbuch Öffentlicher Verkehr. Wien 2009
Rechnungshof: Verkehrsverbünde: Vergleich der Leistungen und der Finanzierung in Kärnten und Salzburg. Wien 2014
Stadt Wien: STEP 2025 – Fachkonzept Mobilität. Wien 2015
Statistik Austria: Österreichs Städte in Zahlen 2014. Wien 2014

Gesetze, Verordnungen:
ÖPNRV-G 1999 (Bundesgesetz über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs)
Verordnung (EG) 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nrd. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates. Englisch: Public Service Obligation, kurz: PSO

Internetquellen
https://www.bmvit.gv.at/ [Download: 07.07.2016]
http://www.landbusunterland.at/ [Download: 07.07.2016]
https://www.schig.com/ [Download: 07.07.2016]
http://www.statistik.at/ [Download: 07.07.2016]

2 Interviewleitfaden

I Leitfaden Experteninterviews „Organisation und Steuerung des stadtregionalen ÖPNVs“

1 Aufgaben und Ziele – Grundlagen zu Organisation, Steuerung und Finanzierung des stadtregionalen ÖPNVs (Städtische und Stadt-Umland-Verkehre)

1) Welche besonderen Anforderungen und zentralen Ziele für die Entwicklung des ÖPNV in Ihrer Stadtregion gibt es? In welcher Form sind diese Ziele festgeschrieben? (Planungen, Konzepte, Projekte, Wirkungsziele, Evaluierungen)

2) Inwieweit bestehen transparente Übersichten zu Organisation, Steuerung und Finanzierung des stadtregionalen ÖPNVs? (Finanzierungsströme, Organisationsstrukturen, Aufgabenträger und Rollen)

2 Organisation: AkteurInnen, Zuständigkeiten und Zusammenarbeit

1) Welche AkteurInnen sind in Ihrer Stadtregion im Bereich des ÖPNV involviert und welche Rollen haben diese? Wer ist konkret wofür zuständig und sind diese Zuständigkeiten klar geregelt? Inwieferne unterscheidet sich die Aufgabenverteilung in Abhängigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel oder der spezifischen Maßnahme? (Planung, Steuerung, Koordination, Finanzierung, Leistungsbestellung, Ausführung)

2) Wie ist die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen AkteurInnen im stadtregionalen ÖPNV organisiert? Inwieweit sind die stadtregionalen Entwicklungen berücksichtigt? (Organisationsform, stadtregionales Management, Entscheidungsgremien, Verträge, Häufigkeit bzw. Intensität der Zusammenarbeit)

3 Von der Planung zum konkreten Angebot: Prozesse der Planung und Umsetzung, Koordination und Steuerung

1) Wie sieht im Regelfall der Prozess bei der Planung des ÖPNV-Angebotes in der Stadtregion aus? Beschreiben Sie bitte beispielhaft Prozesse ausgewählter zentraler ÖPNV-Projekte. (Ablauf, Initiative, Koordination, Verantwortlichkeiten)

2) In welchem Ausmaß und in welcher Form können die einzelnen AkteurInnen direkten Einfluss auf das Angebot im ÖPNV in der Stadtregion nehmen? Wie gestaltet sich der Koordinationsprozess? (Mitsprachemöglichkeiten, Entscheidungsmacht, Interessensgegensätze)

3) Wie läuft der Prozess der Bestellung zusätzlicher Leistungen durch die Gemeinden im gemeindegrenzüberschreitenden Verkehr ab?

4 Bewertung des Systems: Erfolgsfaktoren und Stolpersteine, kritische Aspekte?

1) Wie bewerten Sie das Gesamtsystem? Wurden die Ziele für die Entwicklung des stadtregionalen ÖPNV's erreicht?
(Beispiele für erfolgreiche und weniger erfolgreiche Projekte, bewährte Instrumente, Ursachen)

2) Wie gut funktioniert die Zusammenarbeit zwischen den AkteurInnen? Welche Probleme treten an den Schnittstellen zwischen den Ebenen und Institutionen auf?
(Verteilung der Kompetenzen, Interessenskonflikte, Auseinandertriften von Verantwortlichkeiten)

3) Welche weiteren besonderen Herausforderungen erschweren die Optimierung des Angebotes im stadtregionalen ÖPNV?
(Größten Hemmnisse, Finanzierungsanforderungen, etc. ..)

4) Ist aus ihrer Sicht eine ausreichende Finanzierung des städtischen bzw. stadtregionalen ÖPNV gegeben?

5 Ausblick – Herausforderungen und Handlungserfordernisse

1) Worin liegen ihrer Ansicht nach die zentralen künftigen Herausforderungen in Bezug auf den ÖPNV in Ihrer Stadtregion und inwieweit kann im Rahmen der bestehenden Strukturen darauf adäquat reagiert werden?
(Mittel- & langfristige Planung und Finanzierung, zunehmende Nachfrage und steigender Wettbewerb)

2) In welchen Bereichen besteht aus Ihrer Sicht Reform- und Optimierungsbedarf? Durch welche konkreten Maßnahmen (finanziell, institutionell, rechtlich) könnten die Zusammenarbeit sowie die Finanzierung und Steuerung des städtischen und stadtregionalen ÖPNV's verbessert werden?
(Zentrale Mängel und Lösungsansätze)

6 Finanzierung (nur Länder und Verkehrsverbünde)

1) Inwieweit besteht aktuell eine Brutto- bzw. Netto-Berechnung in der Finanzierung?

2) In welcher Weise werden die Gemeinden an der Finanzierung des Verkehrsverbundes beteiligt?

3) In welcher Form können die Finanzierungsströme für die Stadtregion abgegrenzt bzw. anhand welcher Parameter abschätzt werden?

4) In welchem Ausmaß umfassen Finanzierungsregelungen sowohl den laufenden Betrieb als auch den Ausbau von Kapazitäten bzw. Investitionsprojekte?

3 Detailergebnisse der Onlineerhebung

	Stadtregion								keine Angabe	Gesamt
	Plus (Wien)	Graz	Linz	Salzburg	Innsbruck	Unteres Rheintal	Klagenfurt	St. Pölten		
Block 1: Bewertung des Angebots im öffentlichen Raum										
Wie zufrieden sind Sie mit dem Angebot im ÖPNV in Ihrer Region?										
ÖPNV-Angebot insgesamt										
Sehr zufrieden	7%	0%	0%	15%	9%	17%	0%	0%	33%	***7%***
Zufrieden	46%	64%	71%	69%	82%	83%	50%	20%	33%	***57%***
Weniger zufrieden	31%	36%	24%	15%	9%	0%	0%	80%	0%	***27%***
Gar nicht zufrieden	12%	0%	5%	0%	0%	0%	50%	0%	0%	***7%***
Keine Angabe	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	***2%***
ÖPNV-Verbindung in die Kernstadt										
Sehr zufrieden	12%	14%	14%	31%	36%	50%	0%	40%	33%	***19%***
Zufrieden	43%	64%	52%	62%	64%	33%	50%	20%	33%	***49%***
Weniger zufrieden	28%	14%	29%	8%	0%	17%	0%	40%	0%	***22%***
Gar nicht zufrieden	12%	7%	5%	0%	0%	0%	50%	0%	0%	***8%***
Keine Angabe	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	***3%***
Bedienungshäufigkeit - Anzahl der Verbindungen ins Zentrum der Kernstadt										
Sehr zufrieden	10%	7%	5%	31%	18%	50%	0%	0%	33%	***13%***
Zufrieden	40%	64%	52%	54%	73%	33%	50%	40%	33%	***48%***
Weniger zufrieden	31%	21%	33%	15%	9%	17%	0%	40%	0%	***26%***
Gar nicht zufrieden	13%	7%	10%	0%	0%	0%	50%	20%	0%	***10%***
Keine Angabe	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	***3%***
Anbindungen / Umsteigemöglichkeiten - Abstimmung der Fahrpläne										
Sehr zufrieden	6%	7%	5%	15%	0%	33%	0%	0%	0%	***7%***
Zufrieden	37%	36%	57%	62%	64%	50%	50%	60%	67%	***46%***
Weniger zufrieden	37%	43%	24%	23%	18%	17%	0%	20%	0%	***30%***
Gar nicht zufrieden	16%	14%	5%	0%	18%	0%	50%	20%	0%	***13%***
Keine Angabe	3%	0%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	***4%***
Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit										
Sehr zufrieden	13%	7%	38%	23%	36%	17%	0%	20%	0%	***19%***
Zufrieden	70%	64%	52%	62%	64%	67%	50%	80%	67%	***65%***
Weniger zufrieden	10%	21%	5%	15%	0%	17%	0%	0%	0%	***10%***
Gar nicht zufrieden	6%	0%	0%	0%	0%	0%	50%	0%	0%	***4%***
Keine Angabe	0%	7%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	***2%***
Platzangebot in Hauptverkehrszeiten										
Sehr zufrieden	6%	7%	10%	0%	0%	33%	0%	0%	0%	***6%***
Zufrieden	45%	36%	33%	54%	82%	33%	0%	100%	33%	***46%***
Weniger zufrieden	36%	50%	48%	31%	18%	33%	100%	0%	33%	***37%***
Gar nicht zufrieden	10%	0%	0%	15%	0%	0%	0%	0%	0%	***6%***
Keine Angabe	3%	7%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	***4%***
Verbindungen außerhalb der Hauptverkehrszeiten (Abend und Wochenende)										
Sehr zufrieden	1%	0%	5%	8%	0%	0%	0%	0%	0%	***2%***
Zufrieden	27%	36%	14%	46%	64%	50%	0%	20%	67%	***32%***
Weniger zufrieden	39%	29%	57%	23%	36%	50%	0%	40%	0%	***38%***
Gar nicht zufrieden	33%	36%	24%	23%	0%	0%	100%	20%	0%	***27%***
Keine Angabe	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	20%	33%	***1%***
Mikro-ÖV (z.B. Anruf-Sammeltaxis, Rufbusse und Gemeindebusse)										
Sehr zufrieden	12%	0%	0%	0%	9%	0%	0%	0%	0%	***6%***
Zufrieden	21%	0%	52%	23%	18%	33%	0%	40%	0%	***24%***
Weniger zufrieden	18%	14%	14%	23%	0%	17%	50%	0%	33%	***16%***
Gar nicht zufrieden	25%	29%	14%	0%	9%	17%	50%	0%	0%	***19%***
Keine Angabe	24%	57%	19%	54%	64%	33%	0%	60%	67%	***35%***
Wie hoch schätzen Sie den Optimierungsbedarf in den angeführten Bereichen aus Sicht Ihrer Stadt/Gemeinde ein?										
Verbesserung der Abstimmung der Fahrpläne (Anbindungen)										
Sehr stark	36%	21%	10%	8%	9%	0%	50%	20%	0%	***23%***
Stark	36%	43%	19%	23%	27%	0%	0%	40%	0%	***30%***
Mäßig	25%	36%	67%	54%	45%	83%	50%	40%	67%	***41%***
Gering	1%	0%	5%	15%	18%	17%	0%	0%	0%	***5%***
Keine Angabe	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	***1%***
Verdichtung des ÖV-Netzes: Erweiterung Bedienungsgebiete, zusätzliche Haltepunkte etc.										
Sehr stark	25%	21%	5%	15%	0%	0%	50%	20%	0%	***18%***
Stark	39%	29%	43%	38%	27%	17%	0%	20%	0%	***35%***
Mäßig	30%	43%	43%	38%	45%	67%	0%	60%	67%	***38%***
Gering	6%	7%	10%	8%	18%	17%	50%	0%	0%	***8%***
Keine Angabe	0%	0%	0%	0%	9%	0%	0%	0%	33%	***1%***
den Linienverkehr ergänzende Mikro-ÖV-Angebote (z.B. Anruf-Sammeltaxis, Rufbusse und Gemeindebusse)										
Sehr stark	30%	50%	24%	8%	18%	17%	0%	20%	67%	***27%***
Stark	22%	29%	14%	23%	18%	0%	0%	20%	0%	***20%***
Mäßig	36%	14%	57%	38%	18%	50%	50%	20%	0%	***35%***
Gering	12%	7%	5%	31%	36%	33%	50%	40%	0%	***16%***
Keine Angabe	0%	0%	0%	0%	9%	0%	0%	0%	33%	***1%***

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

(Fortsetzung)

	Stadtregion								keine Angabe	Gesamt
	Plus (Wien)	Graz	Linz	Salzburg	Innsbruck	Unteres Rheintal	Klagenfurt	St. Pölten		
Block 2: Organisation des stadtregionalen ÖPNVs: Zusammenarbeit und Mitgestaltungmöglichkeiten										
Ist Ihre Stadt/Gemeinde in die Planungen und Gestaltung des ÖPNVs eingebunden? Wie zufrieden sind Sie mit den bestehenden Möglichkeiten zur Einflussnahme und Mitgestaltung?										
Regelmäßige Informationen über aktuelle Planungen und Projekte des Landes bzw. des Verbundes										
Sehr zufrieden	1%	7%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	***1%***
Zufrieden	40%	43%	43%	46%	64%	83%	0%	60%	33%	***45%***
Weniger zufrieden	31%	21%	29%	46%	9%	0%	50%	40%	0%	***28%***
Gar nicht zufrieden	18%	7%	10%	0%	18%	0%	50%	0%	33%	***13%***
Keine Angabe	9%	21%	19%	8%	9%	17%	0%	0%	33%	***12%***
Informationen über Planungen und Projekte der Kernstadt										
Sehr zufrieden	0%	0%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	33%	***1%***
Zufrieden	19%	29%	24%	8%	36%	50%	0%	20%	0%	***22%***
Weniger zufrieden	42%	50%	29%	54%	36%	17%	0%	60%	0%	***39%***
Gar nicht zufrieden	19%	0%	24%	23%	0%	0%	100%	0%	33%	***17%***
Keine Angabe	19%	21%	24%	15%	27%	17%	0%	20%	33%	***20%***
Möglichkeiten zur Stellungnahme zu regionalen Planungen und Projekten										
Sehr zufrieden	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	***1%***
Zufrieden	30%	50%	48%	31%	36%	83%	0%	0%	0%	***35%***
Weniger zufrieden	34%	36%	24%	46%	36%	0%	50%	100%	0%	***35%***
Gar nicht zufrieden	21%	0%	10%	0%	0%	0%	50%	0%	33%	***13%***
Keine Angabe	13%	14%	19%	23%	27%	17%	0%	0%	33%	***16%***
Berücksichtigung von Vorschlägen und Wünschen der Gemeinde bei den Planungen des Landes bzw. Verbundes										
Sehr zufrieden	3%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	***1%***
Zufrieden	19%	29%	29%	31%	36%	67%	0%	20%	33%	***26%***
Weniger zufrieden	31%	36%	33%	54%	45%	17%	50%	40%	0%	***35%***
Gar nicht zufrieden	36%	21%	19%	8%	0%	0%	50%	40%	33%	***25%***
Keine Angabe	10%	14%	19%	8%	18%	17%	0%	0%	33%	***13%***
Berücksichtigung von Vorschlägen und Wünschen der Gemeinde bei den Planungen der Kernstadt bzw. des städtischen Verkehrsunternehmens										
Sehr zufrieden	0%	0%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	33%	***1%***
Zufrieden	15%	21%	10%	23%	36%	0%	0%	20%	0%	***16%***
Weniger zufrieden	28%	29%	10%	46%	45%	33%	0%	60%	0%	***29%***
Gar nicht zufrieden	36%	21%	48%	8%	0%	0%	100%	0%	33%	***29%***
Keine Angabe	21%	29%	33%	23%	18%	50%	0%	20%	33%	***25%***
Möglichkeiten zur Mitarbeit bei der Planung und Gestaltung des stadtregionalen ÖPNVs (Mitglied in Steuerungsgruppen, Arbeitsgruppen etc.)										
Sehr zufrieden	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	33%	***1%***
Zufrieden	19%	29%	10%	38%	45%	50%	0%	0%	0%	***23%***
Weniger zufrieden	34%	43%	33%	38%	27%	33%	0%	60%	0%	***35%***
Gar nicht zufrieden	28%	7%	19%	8%	18%	0%	100%	20%	33%	***22%***
Keine Angabe	18%	21%	38%	15%	9%	17%	0%	20%	33%	***20%***
Initiativen und Veranstaltungen zur Information und Einbeziehung der Bevölkerung (Workshops, Befragungen etc.)										
Sehr zufrieden	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	***0%***
Zufrieden	16%	7%	24%	38%	27%	17%	0%	0%	33%	***19%***
Weniger zufrieden	36%	64%	24%	31%	27%	50%	50%	80%	33%	***38%***
Gar nicht zufrieden	34%	7%	24%	15%	27%	0%	50%	20%	0%	***25%***
Keine Angabe	13%	21%	29%	15%	18%	33%	0%	0%	33%	***18%***
Wie bewerten Sie die Zusammenarbeit im Bereich der Planung und Organisation des stadtregionalen ÖPNVs?										
Zusammenarbeit mit dem Land										
Sehr gut	12%	14%	5%	0%	18%	33%	0%	0%	33%	***11%***
Gut	18%	21%	24%	62%	45%	33%	0%	20%	0%	***25%***
Befriedigend	24%	21%	43%	31%	27%	0%	50%	20%	0%	***26%***
Genügend	16%	14%	10%	0%	0%	0%	0%	20%	33%	***12%***
Nicht genügend	7%	7%	0%	0%	0%	0%	50%	0%	0%	***5%***
Keine Angabe	22%	21%	19%	8%	9%	33%	0%	40%	33%	***20%***
Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund										
Sehr gut	4%	14%	5%	0%	18%	33%	0%	0%	33%	***8%***
Gut	22%	7%	38%	69%	18%	33%	0%	20%	0%	***27%***
Befriedigend	22%	21%	24%	15%	36%	0%	0%	20%	0%	***21%***
Genügend	25%	21%	10%	8%	0%	0%	100%	20%	33%	***19%***
Nicht genügend	9%	7%	5%	0%	18%	0%	0%	20%	0%	***8%***
Keine Angabe	16%	29%	19%	8%	9%	33%	0%	20%	33%	***18%***
Zusammenarbeit mit der Kernstadt bzw. dem städtischen Verkehrsunternehmen										
Sehr gut	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%	0%	33%	***2%***
Gut	9%	7%	14%	8%	27%	0%	0%	0%	0%	***10%***
Befriedigend	21%	43%	10%	54%	27%	17%	0%	20%	0%	***24%***
Genügend	21%	36%	24%	31%	18%	17%	0%	40%	33%	***24%***
Nicht genügend	21%	0%	19%	0%	9%	0%	100%	0%	0%	***15%***
Keine Angabe	28%	14%	33%	8%	18%	33%	0%	40%	33%	***25%***

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

(Fortsetzung)

	Stadtregion								keine Angabe	Gesamt
	Plus (Wien)	Graz	Linz	Salzburg	Innsbruck	Unteres Rheintal	Klagenfurt	St. Pölten		
Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsgesellschaften										
Sehr gut	0%	0%	0%	0%	9%	17%	0%	0%	0%	***1%***
Gut	18%	0%	5%	8%	18%	0%	0%	20%	0%	***12%***
Befriedigend	24%	21%	5%	0%	18%	33%	0%	0%	67%	***18%***
Genügend	19%	14%	19%	54%	9%	17%	0%	20%	0%	***20%***
Nicht genügend	12%	7%	19%	8%	0%	0%	100%	20%	0%	***12%***
Keine Angabe	27%	57%	52%	31%	45%	33%	0%	40%	33%	***36%***
Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsunternehmen										
Sehr gut	0%	0%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	33%	***1%***
Gut	18%	21%	10%	31%	18%	33%	0%	20%	0%	***18%***
Befriedigend	21%	36%	29%	38%	0%	0%	0%	0%	33%	***22%***
Genügend	18%	7%	5%	8%	0%	0%	0%	40%	0%	***12%***
Nicht genügend	12%	0%	10%	8%	0%	0%	100%	0%	0%	***9%***
Keine Angabe	31%	36%	48%	15%	82%	50%	0%	40%	33%	***37%***
Mitsprachemöglichkeiten der Umland-Gemeinden										
Sehr gut	0%	0%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	33%	***1%***
Gut	10%	14%	14%	31%	45%	50%	0%	0%	0%	***17%***
Befriedigend	24%	36%	33%	15%	27%	0%	0%	20%	0%	***24%***
Genügend	25%	29%	14%	38%	9%	0%	0%	20%	0%	***22%***
Nicht genügend	19%	7%	10%	0%	9%	0%	100%	40%	33%	***15%***
Keine Angabe	21%	14%	29%	15%	9%	33%	0%	20%	33%	***20%***
Klare Ansprechpartner										
Sehr gut	4%	7%	10%	0%	9%	33%	0%	0%	33%	***7%***
Gut	21%	21%	33%	31%	36%	33%	0%	0%	0%	***24%***
Befriedigend	21%	21%	10%	23%	27%	0%	0%	20%	0%	***18%***
Genügend	19%	14%	14%	31%	9%	0%	50%	60%	0%	***19%***
Nicht genügend	18%	21%	5%	0%	0%	0%	50%	20%	33%	***13%***
Keine Angabe	16%	14%	29%	15%	18%	33%	0%	0%	33%	***18%***
Klare Regelung von Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten										
Sehr gut	0%	7%	5%	0%	9%	33%	0%	0%	33%	***4%***
Gut	16%	21%	33%	23%	36%	33%	0%	0%	0%	***21%***
Befriedigend	24%	21%	14%	38%	27%	0%	0%	0%	0%	***21%***
Genügend	27%	14%	10%	23%	9%	0%	50%	100%	0%	***23%***
Nicht genügend	15%	21%	10%	8%	0%	0%	50%	0%	33%	***13%***
Keine Angabe	18%	14%	29%	8%	18%	33%	0%	0%	33%	***18%***
regelmäßiger, institutionalisierter Informationsaustausch (und Datenaustausch) zwischen den AkteurInnen										
Sehr gut	0%	0%	0%	8%	9%	33%	0%	0%	33%	***4%***
Gut	12%	14%	14%	15%	18%	33%	0%	0%	0%	***13%***
Befriedigend	22%	21%	24%	38%	27%	0%	0%	20%	0%	***23%***
Genügend	18%	21%	19%	15%	9%	0%	0%	20%	0%	***16%***
Nicht genügend	24%	14%	19%	8%	27%	0%	100%	40%	33%	***22%***
Keine Angabe	24%	29%	24%	15%	9%	33%	0%	20%	33%	***23%***
Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Planungsentscheidungen										
Sehr gut	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%	0%	0%	***1%***
Gut	6%	21%	19%	15%	27%	33%	0%	0%	33%	***13%***
Befriedigend	28%	14%	19%	38%	18%	0%	0%	20%	0%	***23%***
Genügend	28%	21%	19%	15%	9%	0%	0%	0%	0%	***20%***
Nicht genügend	16%	14%	10%	0%	27%	0%	100%	80%	33%	***18%***
Keine Angabe	21%	29%	33%	31%	18%	33%	0%	0%	33%	***24%***
Gleichwertige Behandlung der Interessen aller Beteiligten										
Sehr gut	0%	0%	0%	0%	0%	33%	0%	0%	0%	***1%***
Gut	10%	14%	14%	8%	36%	17%	0%	0%	33%	***13%***
Befriedigend	22%	29%	14%	23%	9%	17%	0%	0%	0%	***19%***
Genügend	21%	29%	19%	31%	9%	0%	0%	40%	0%	***20%***
Nicht genügend	21%	7%	14%	15%	18%	0%	100%	0%	0%	***17%***
Keine Angabe	25%	21%	38%	23%	27%	33%	0%	60%	67%	***29%***
Flexible und rasche Behebung von Mängeln (z.B. unzureichende Kapazitäten oder fehlende Anbindung) - "Alle ziehen an einem Strang"										
Sehr gut	3%	0%	0%	0%	0%	17%	0%	0%	33%	***3%***
Gut	13%	21%	19%	38%	36%	50%	0%	0%	33%	***20%***
Befriedigend	13%	43%	19%	31%	27%	0%	0%	20%	0%	***19%***
Genügend	25%	0%	14%	8%	9%	0%	50%	40%	0%	***18%***
Nicht genügend	27%	14%	14%	15%	18%	0%	50%	20%	0%	***20%***
Keine Angabe	18%	21%	33%	8%	9%	33%	0%	20%	33%	***20%***
Wie könnte/sollte Ihrer Meinung nach die Zusammenarbeit zwischen den AkteurInnen im stadtregionalen Verkehr verbessert werden?										
mehr Mitsprachemöglichkeiten für Städte/Gemeinden										
Ja	76%	86%	76%	85%	55%	0%	100%	80%	33%	***73%***
Nein	3%	0%	0%	8%	18%	50%	0%	0%	33%	***6%***
Keine Angabe	21%	14%	24%	8%	27%	50%	0%	20%	33%	***21%***
(rechtliche) Verankerung der Mitsprachemöglichkeit für Städte/Gemeinden										
Ja	64%	71%	57%	77%	18%	17%	100%	40%	67%	***59%***
Nein	10%	14%	14%	15%	45%	50%	0%	20%	0%	***16%***
Keine Angabe	25%	14%	29%	8%	36%	33%	0%	40%	33%	***25%***

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

(Schluss)

	Stadtregion								keine Angabe	Gesamt
	Plus (Wien)	Graz	Linz	Salzburg	Innsbruck	Unteres Rheintal	Klagenfurt	St. Pölten		
klarere Kompetenzverteilung auf Länder, Verkehrsverbünde, Städte und Gemeinden (Offenlegung, Festlegung)										
Ja	78%	79%	48%	77%	36%	17%	100%	80%	67%	***68%***
Nein	4%	0%	14%	15%	0%	50%	0%	0%	0%	***8%***
Keine Angabe	18%	21%	38%	8%	64%	33%	0%	20%	33%	***25%***
Änderungen in der Kompetenzverteilung zwischen den Akteuren (Verschiebung der Kompetenzen)										
Ja	36%	29%	14%	31%	9%	17%	50%	0%	33%	***27%***
Nein	25%	21%	29%	46%	27%	50%	0%	20%	33%	***28%***
Keine Angabe	39%	50%	57%	23%	64%	33%	50%	80%	33%	***44%***
verstärkte formelle Zusammenarbeit (statt informeller Treffen)										
Ja	76%	57%	62%	62%	45%	0%	50%	80%	67%	***65%***
Nein	6%	21%	5%	31%	9%	67%	50%	0%	0%	***13%***
Keine Angabe	18%	21%	33%	8%	45%	33%	0%	20%	33%	***23%***
Verankerung eines stadtregionalen ÖPNVs (mit eigenen Strukturen, z.B. stadtregionales Management)										
Ja	48%	71%	38%	62%	0%	17%	100%	0%	67%	***44%***
Nein	18%	7%	19%	15%	36%	50%	0%	40%	0%	***20%***
Keine Angabe	34%	21%	43%	23%	64%	33%	0%	60%	33%	***36%***
Höhere Transparenz in der Finanzierung										
Ja	54%	57%	52%	77%	45%	0%	100%	60%	33%	***54%***
Nein	16%	7%	5%	8%	9%	67%	0%	0%	0%	***13%***
Keine Angabe	30%	36%	43%	15%	45%	33%	0%	40%	67%	***33%***
Wären Sie als Gemeinde bereit, mehr Verantwortung für den stadtregionalen ÖPNV zu tragen?										
Ja	45%	57%	33%	46%	27%	50%	100%	40%	67%	***44%***
Nein	15%	0%	10%	38%	9%	17%	0%	20%	0%	***14%***
Keine Angabe	40%	43%	57%	15%	64%	33%	0%	40%	33%	***42%***
Block 3: Finanzierung										
In welchem Ausmaß belasten die Ausgaben für den öffentlichen Personennahverkehr das Gemeindebudget?										
Sehr stark	4%	14%	0%	8%	0%	33%	50%	0%	33%	***7%***
Stark	16%	7%	29%	31%	45%	0%	50%	0%	0%	***20%***
Mäßig	36%	50%	38%	54%	27%	33%	0%	20%	0%	***37%***
Gering	25%	14%	5%	0%	9%	0%	0%	60%	33%	***18%***
Keine Angabe	18%	14%	29%	8%	18%	33%	0%	20%	33%	***19%***
Bitte geben Sie uns Ihre Einschätzung zu folgenden Fragen zur Finanzierung.										
Leistet die Stadt/Gemeinde einen regelmäßigen Beitrag zur Finanzierung des Verkehrsverbunds? (Verbundbeiträge)										
Ja	39%	43%	76%	92%	73%	67%	100%	0%	33%	***53%***
Nein	28%	36%	0%	0%	18%	0%	0%	60%	33%	***21%***
Keine Angabe	33%	21%	24%	8%	9%	33%	0%	40%	33%	***26%***
Bestellt die Stadt/Gemeinde regelmäßig Zusatzverkehre?										
Ja	46%	29%	5%	62%	27%	17%	50%	40%	33%	***37%***
Nein	37%	43%	67%	31%	64%	50%	50%	40%	33%	***44%***
Keine Angabe	16%	29%	29%	8%	9%	33%	0%	20%	33%	***19%***
Empfinden Sie die Ausgaben (in Bezug auf die Kosten-/Nutzen-Relation) gerechtfertigt?										
Ja	28%	36%	43%	46%	55%	50%	0%	20%	33%	***35%***
Nein	24%	21%	24%	31%	9%	0%	100%	20%	0%	***23%***
Keine Angabe	48%	43%	33%	23%	36%	50%	0%	60%	67%	***42%***
Wäre Ihre Gemeinde bereit, zusätzliche Finanzierungsbeiträge zum stadtregionalen ÖPNV zu leisten?										
Ja	18%	64%	29%	8%	18%	33%	0%	40%	33%	***25%***
Nein	43%	7%	29%	77%	45%	33%	50%	40%	33%	***40%***
Keine Angabe	39%	29%	43%	15%	36%	33%	50%	20%	33%	***35%***
Sollten zusätzliche zweckgebundene Finanzierungsquellen auf Bundes- oder Landesebene (z.B. zulasten des motorisierten Individualverkehrs)										
Ja	61%	71%	43%	54%	45%	67%	100%	80%	67%	***59%***
Nein	12%	14%	10%	31%	9%	0%	0%	0%	0%	***12%***
Keine Angabe	27%	14%	48%	15%	45%	33%	0%	20%	33%	***29%***
Wäre es für Sie interessant, für große Verkehrserreger (EKZs) eine Verkehrsanschlussabgabe (gem. §§ 32 bis 37 ÖPNRV-G 1999) einzuführen?										
Ja	39%	57%	29%	31%	18%	50%	100%	20%	67%	***38%***
Nein	19%	7%	19%	46%	9%	17%	0%	60%	0%	***20%***
Keine Angabe	42%	36%	52%	23%	73%	33%	0%	20%	33%	***42%***

Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

KDZ
Zentrum für Verwaltungsforschung

Guglgasse 13 · A-1110 Wien
T: +43 1 892 34 92-0 · F: -20
institut@kdz.or.at · www.kdz.or.at