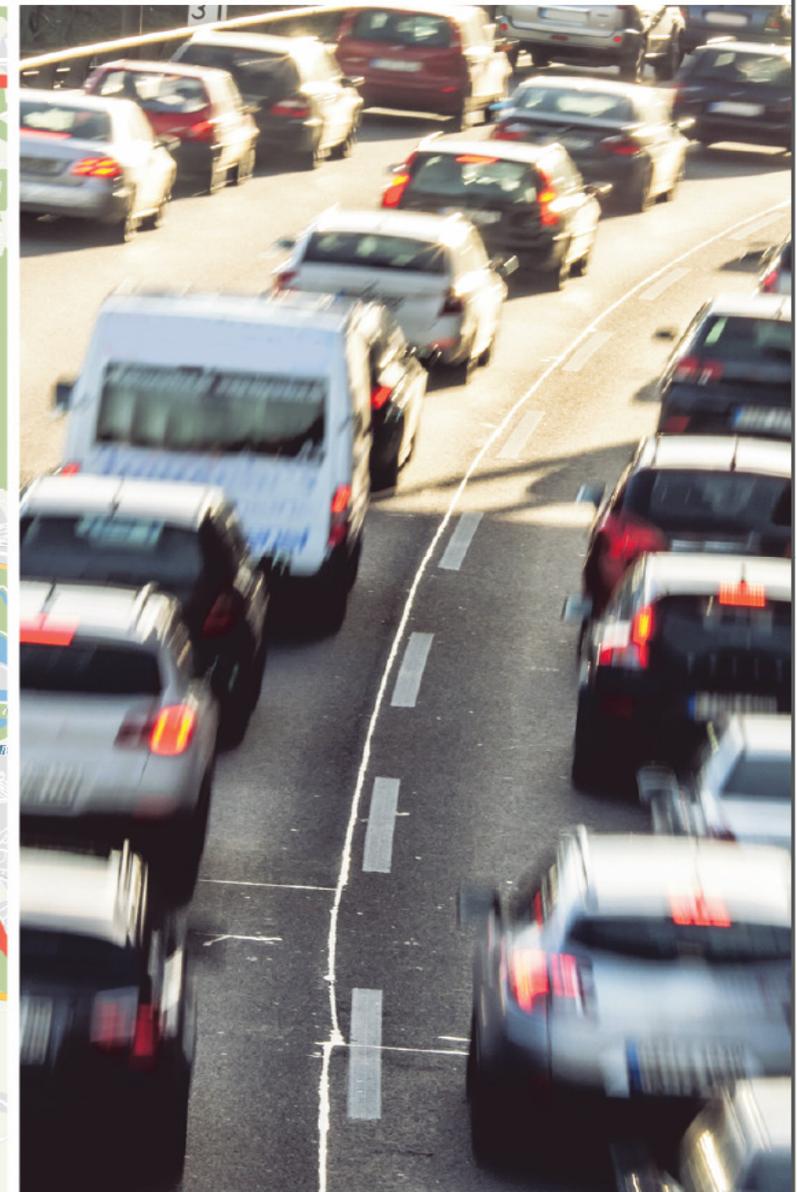
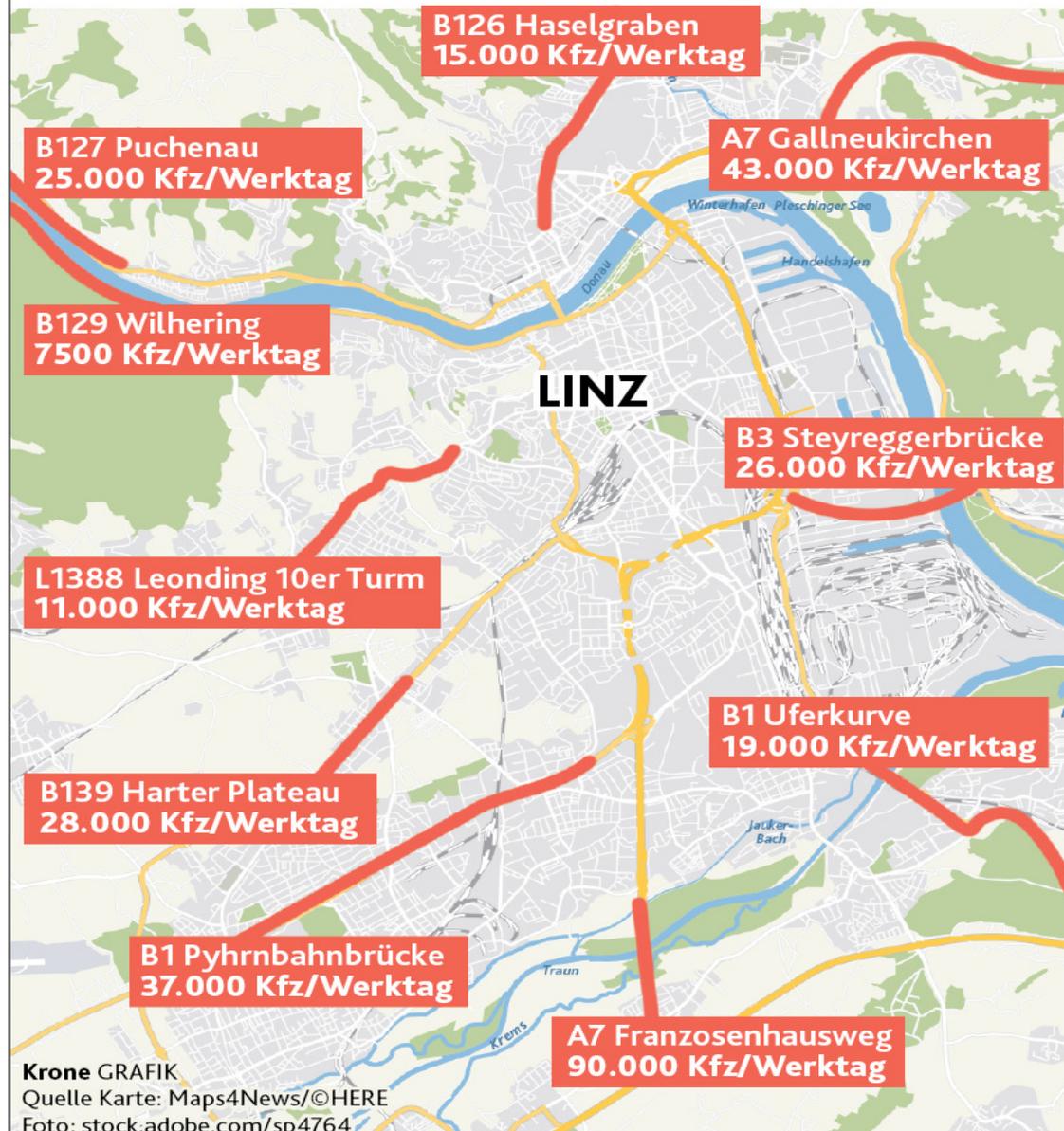


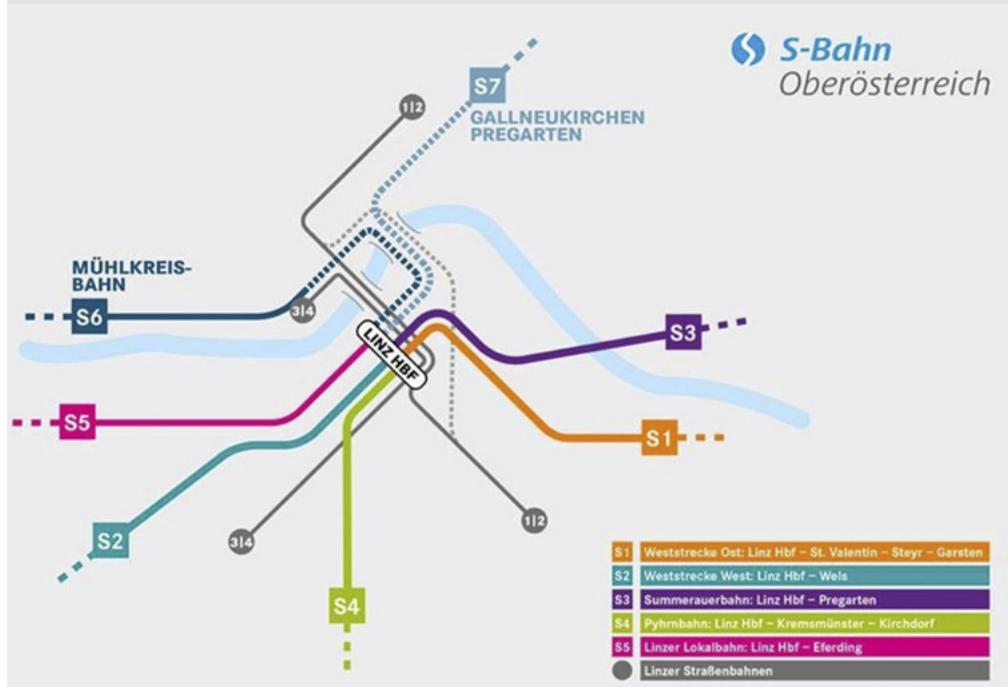
Die Stadtregionen als Hauptträger des ÖPNV in Österreich

Kfz-Verkehrsbelastung an den Stadteinfahrten von Linz



ÖPNV im Großraum Linz

VERKEHRSLINIENPLAN

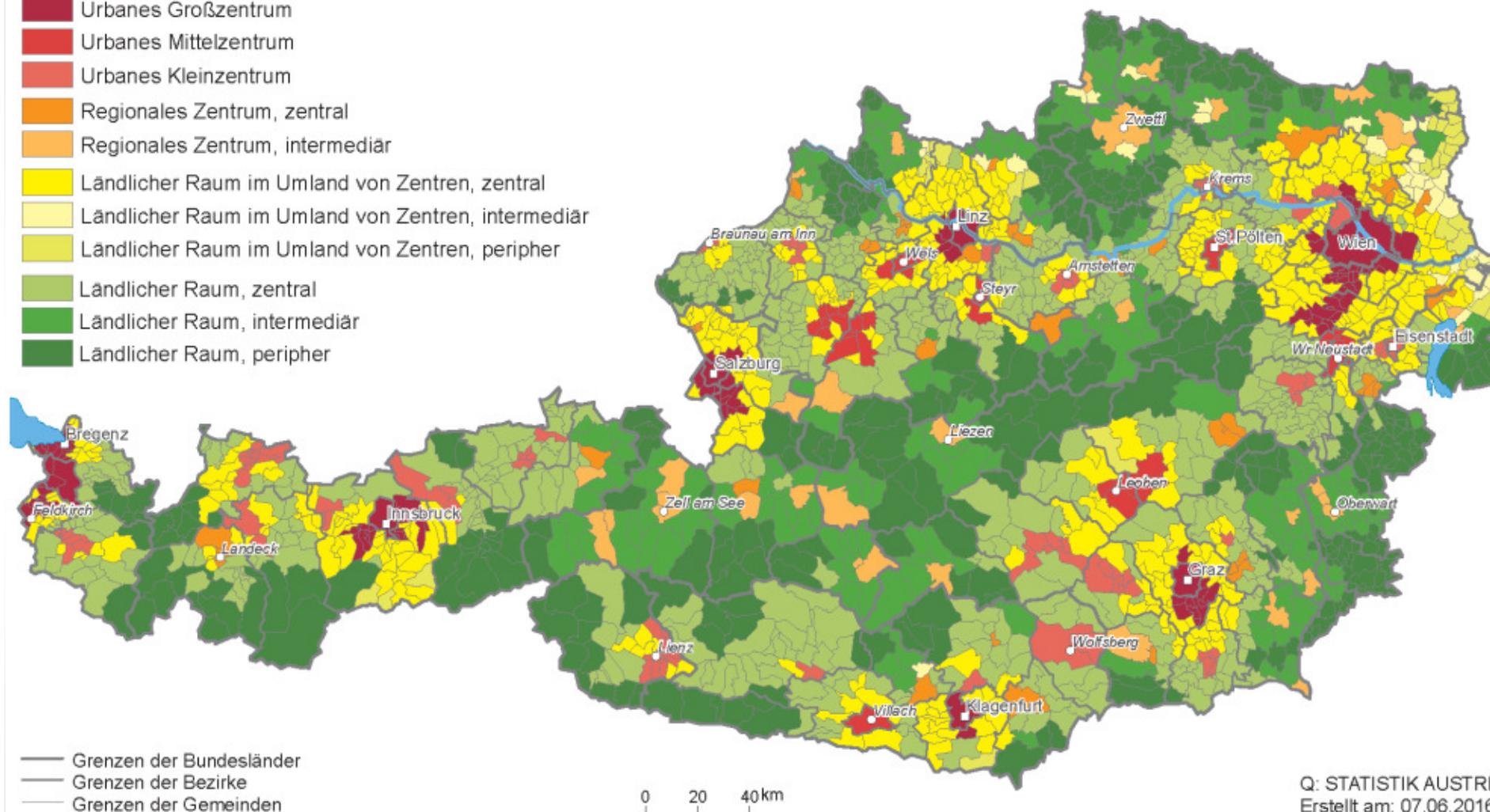


Grafik: 2016 © p-format.at

Herzogenbrunn, 10. bis 14. Juli 2018
 Liniennummer, Endhaltestelle, Fahrtrichtung, Linz AG, 16.05.18
 © 2018 Linz AG, Linz, Austria
 Gültig ab Februar 2018

Urban-Rural-Typologie

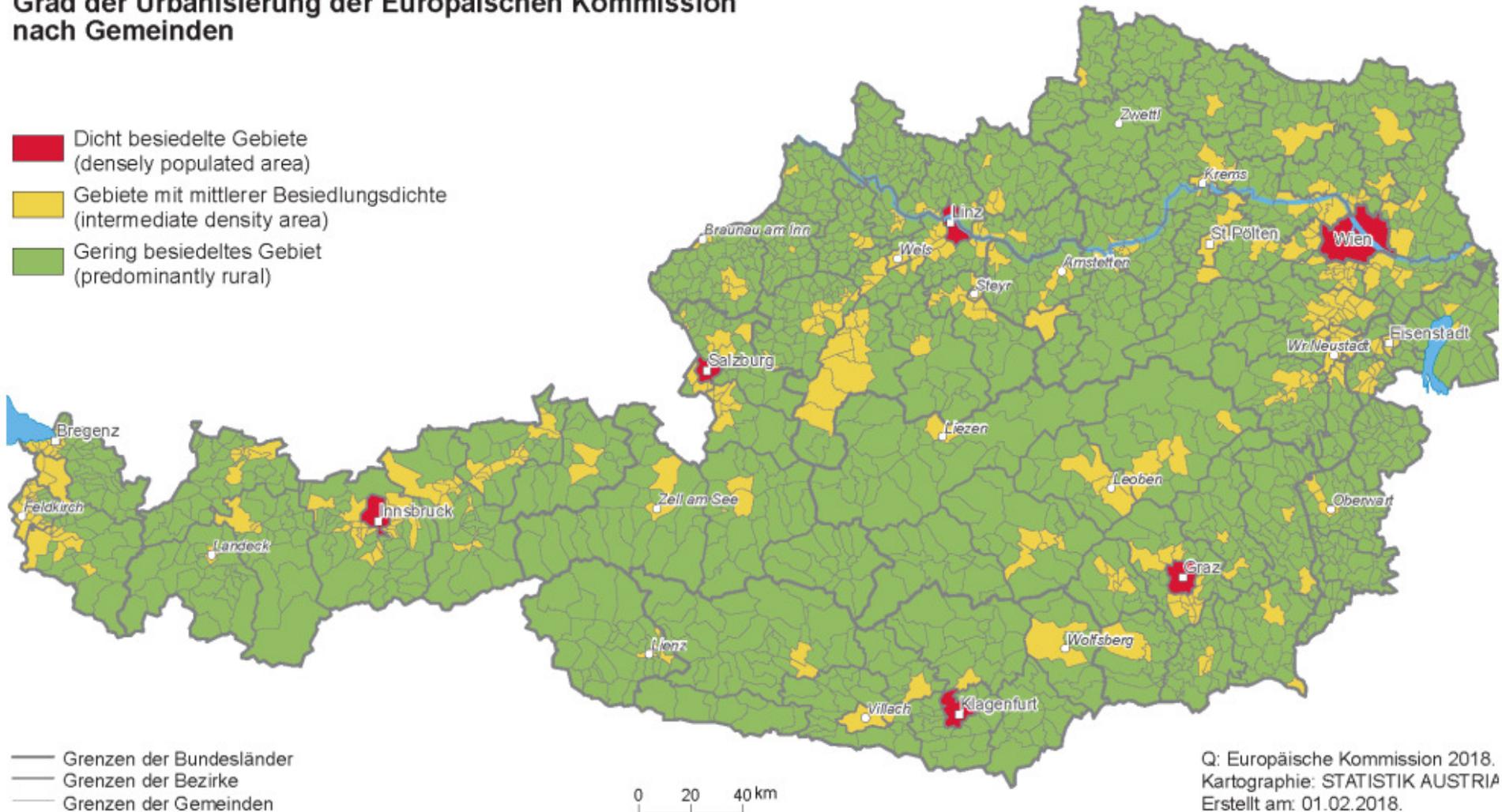
-  Urbanes Großzentrum
-  Urbanes Mittelzentrum
-  Urbanes Kleinzentrum
-  Regionales Zentrum, zentral
-  Regionales Zentrum, intermediär
-  Ländlicher Raum im Umland von Zentren, zentral
-  Ländlicher Raum im Umland von Zentren, intermediär
-  Ländlicher Raum im Umland von Zentren, peripher
-  Ländlicher Raum, zentral
-  Ländlicher Raum, intermediär
-  Ländlicher Raum, peripher



Q: STATISTIK AUSTRIA
Erstellt am: 07.06.2016.

Grad der Urbanisierung der Europäischen Kommission nach Gemeinden

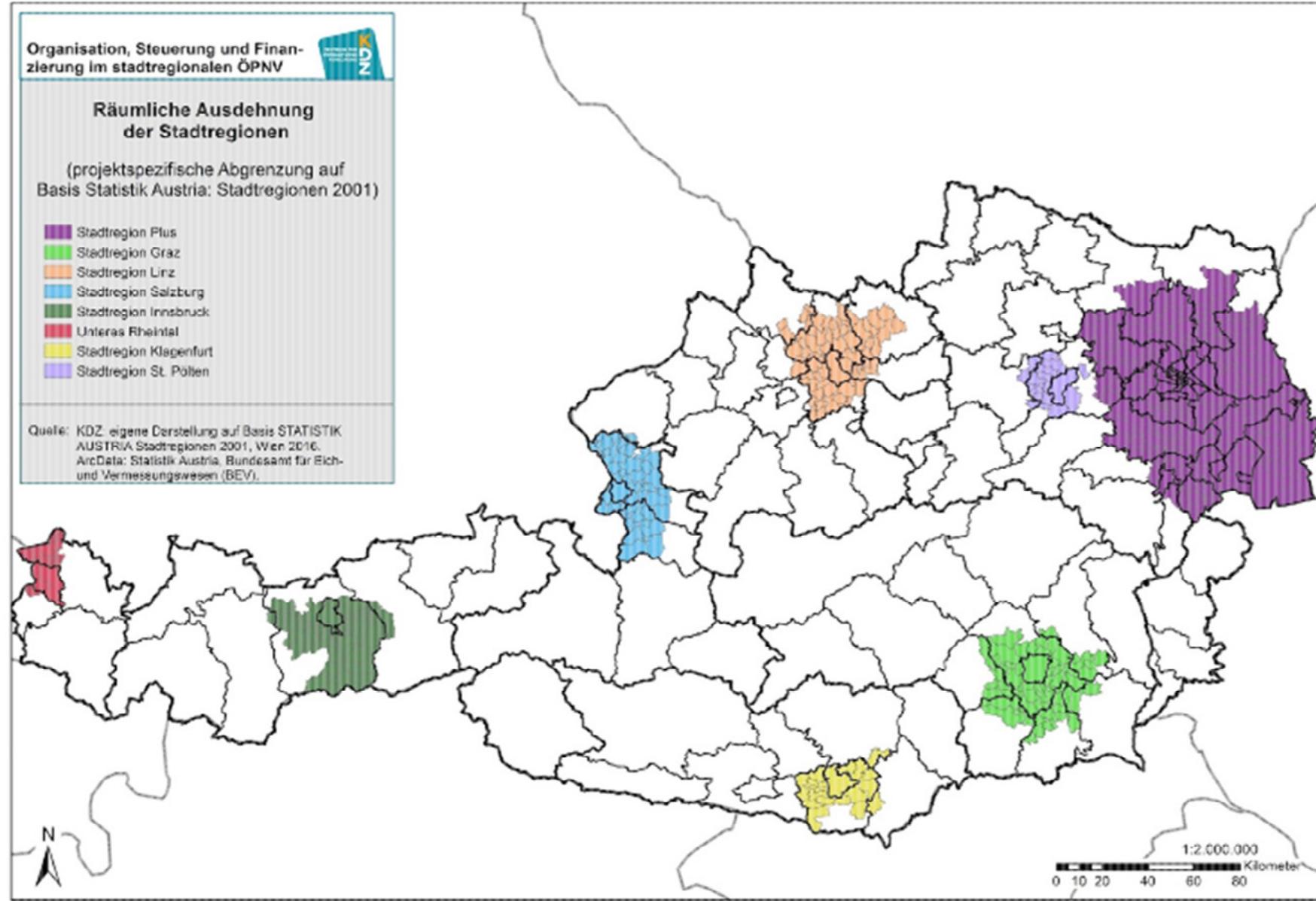
-  Dicht besiedelte Gebiete (densely populated area)
-  Gebiete mit mittlerer Besiedlungsdichte (intermediate density area)
-  Gering besiedeltes Gebiet (predominantly rural)



Die größten Stadtregionen in Österreich

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

Betrachtete Stadtregionen der Landeshauptstädte



- Je grösser die Städte um so kleiner ist die Pkw-Dichte
- Wien hat eine fast um die Hälfte geringere Pkw-Dichte als Eisenstadt

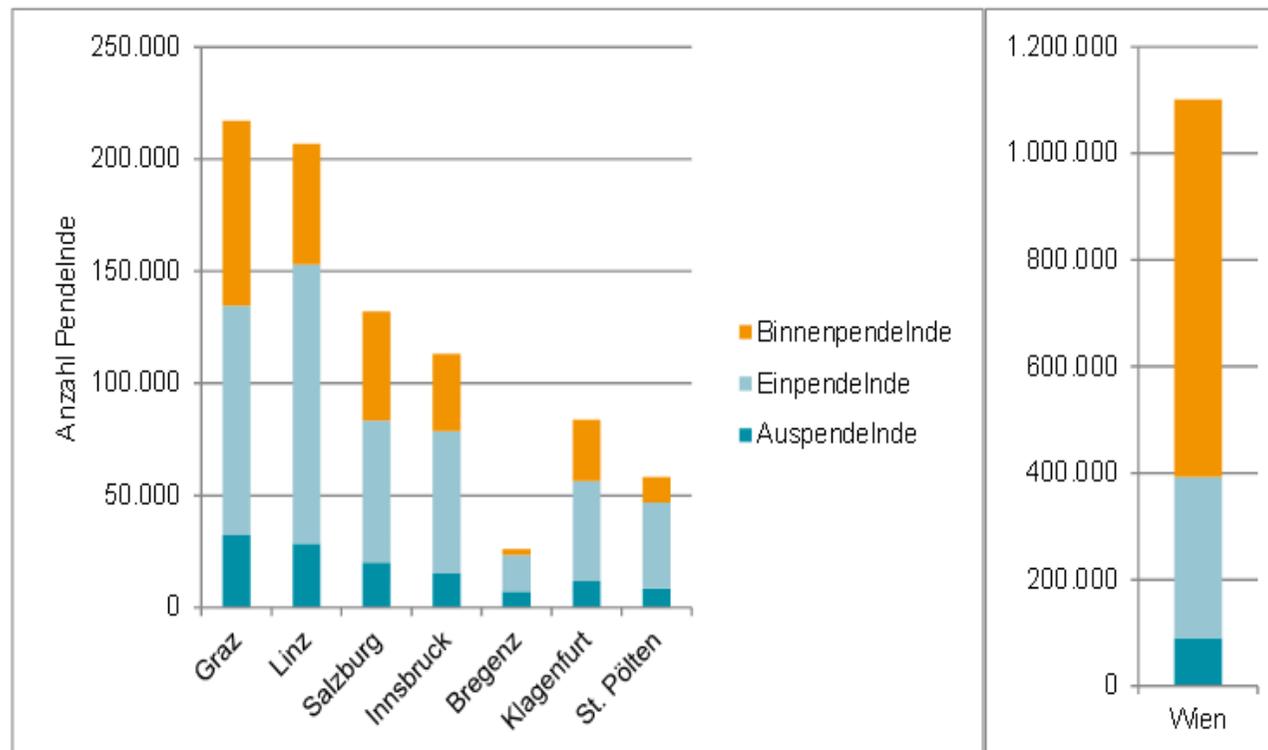
Motorisierungsgrad in den Landeshauptstädten 2016

Stadt	EinwohnerInnen Stand 1.1.2017	Pkw-Bestand in 1.000	Pkw-Dichte pro 1.000 EW	EinwohnerInnen pro Pkw
Wien	1.867.582	692.847	371,0	2,7
Graz	283.869	131.723	464,0	2,2
Linz	203.012	101.971	502,3	2,0
Salzburg	152.367	77.460	508,4	2,0
Bregenz (Bezirk)	132.933	69.898	525,8	1,9
Innsbruck	132.236	55.959	423,2	2,4
Klagenfurt	99.790	60.138	602,6	1,7
Sankt Pölten	54.213	30.644	565,3	1,8
Eisenstadt (inkl. Rust)	16.239	10.665	656,8	1,5

Quelle: Statistik Austria

- Anteil der Binnenpendler ist in Wien mit 65 % am höchsten
- Anteil der Einpendler ist in Linz 55 % am höchsten
- Anteil der Auspendler beträgt in Graz und Linz ca. 20 %

Pendelnde der Kernstädte in den betrachteten Stadtregionen.



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

Jede Stadtregion ist anders strukturiert

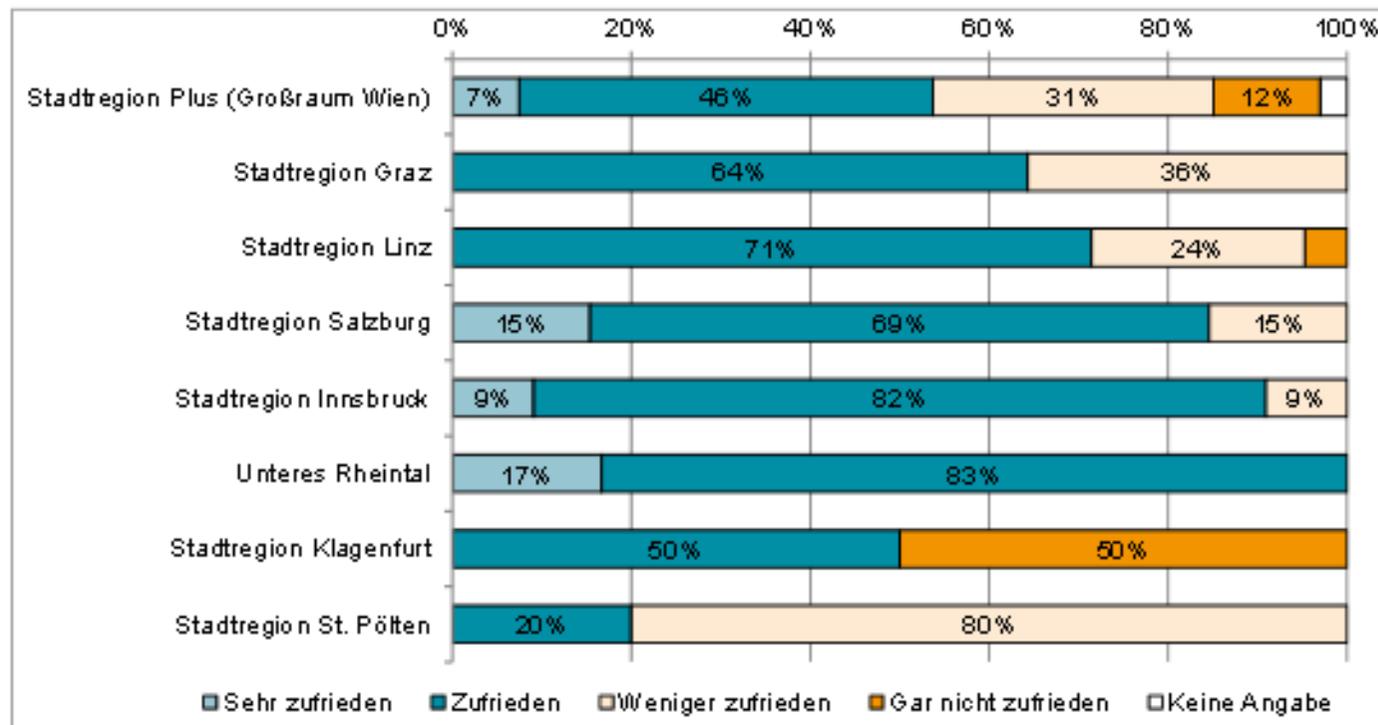
Besonderheiten der Stadtregionen im Überblick

Stadtregion Plus	<ul style="list-style-type: none"> ❖ 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	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Graz ist Teil des VVOG (18% Finanzierung, Lenkungsausschuss) ❖ Graz: Aufgabenträgerschaft wird durch Stadt wahrgenommen, hohe Infrastrukturausgaben (Straßenbahn)
Stadtregion Linz	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Linz: städt. Verkehrsbetrieb unterstützt Stadt bei Aufgabenträgerschaft deutlich, ❖ Stadtregion: hohe Infrastrukturausgaben (schienegebundene Verkehre)
Stadtregion Salzburg	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Stadt Salzburg: Übertragung Aufgabenträgerschaft an städt. Verkehrsbetrieb, Infrastrukturausgaben (O-Bus) ❖ tlw. Beteiligung des Landes an städt. Verkehrsbetrieb
Stadtregion Innsbruck	<ul style="list-style-type: none"> ❖ 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	<ul style="list-style-type: none"> ❖ hohe Mitwirkung durch Gemeinden: Aufgabenträgerschaft durch Gemeindeverbände ❖ Bregenz: Mitglied in einem Gemeindeverband
Stadtregion Klagenfurt	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Städte- und Gemeindebund in Lenkungsgremium der VVOG ❖ Bildung von Mobilitätsknotenpunkten zur Optimierung des ÖPNV ❖ 1 Gemeinde wird ausschließlich durch Stadt Klagenfurt bedient ❖ Keine starken Bevölkerungszuwächse
Stadtregion St. Pölten	<ul style="list-style-type: none"> ❖ St. Pölten: Aufgabenträgerschaft durch Stadt, kein städtischer Verkehrsbetrieb (Planung, Finanzierung durch Stadt + Landesförderungen) ❖ Starke Rolle VVOG (Tarifgestaltung, Bestellung und Unterstützung bei Planung)

Gute Zufriedenheit mit den Stadtregionen

- Die Zufriedenheit der Fahrgäste mit dem ÖPNV-Angebot ist im Westen Österreichs am höchsten
- Im Süden und Osten Österreichs ist die Zufriedenheit geringer
- Obwohl Wien mit einem Modal Split von 39 % den am besten ausgebauten ÖPNV hat beträgt die Zufriedenheit im Großraum Wien nur 53 %

Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot insgesamt (nach Stadtregionen)

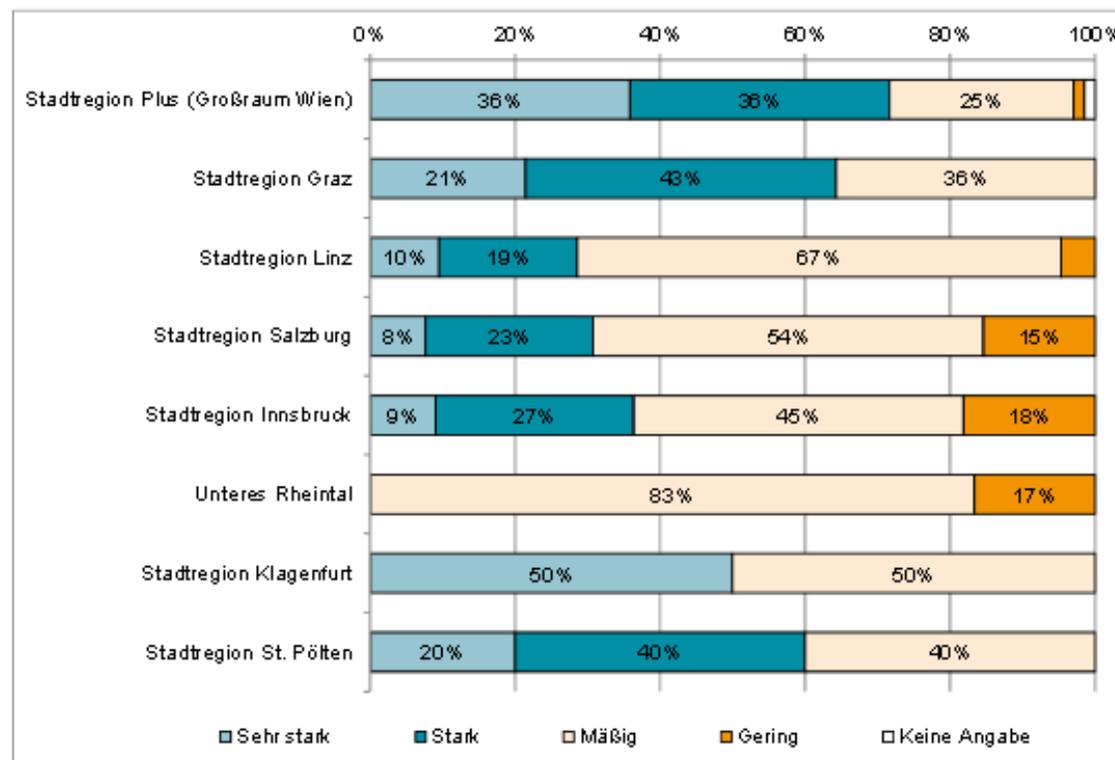


Quelle: KD Z: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

Verbesserung bei der Abstimmung der Fahrpläne ist erforderlich

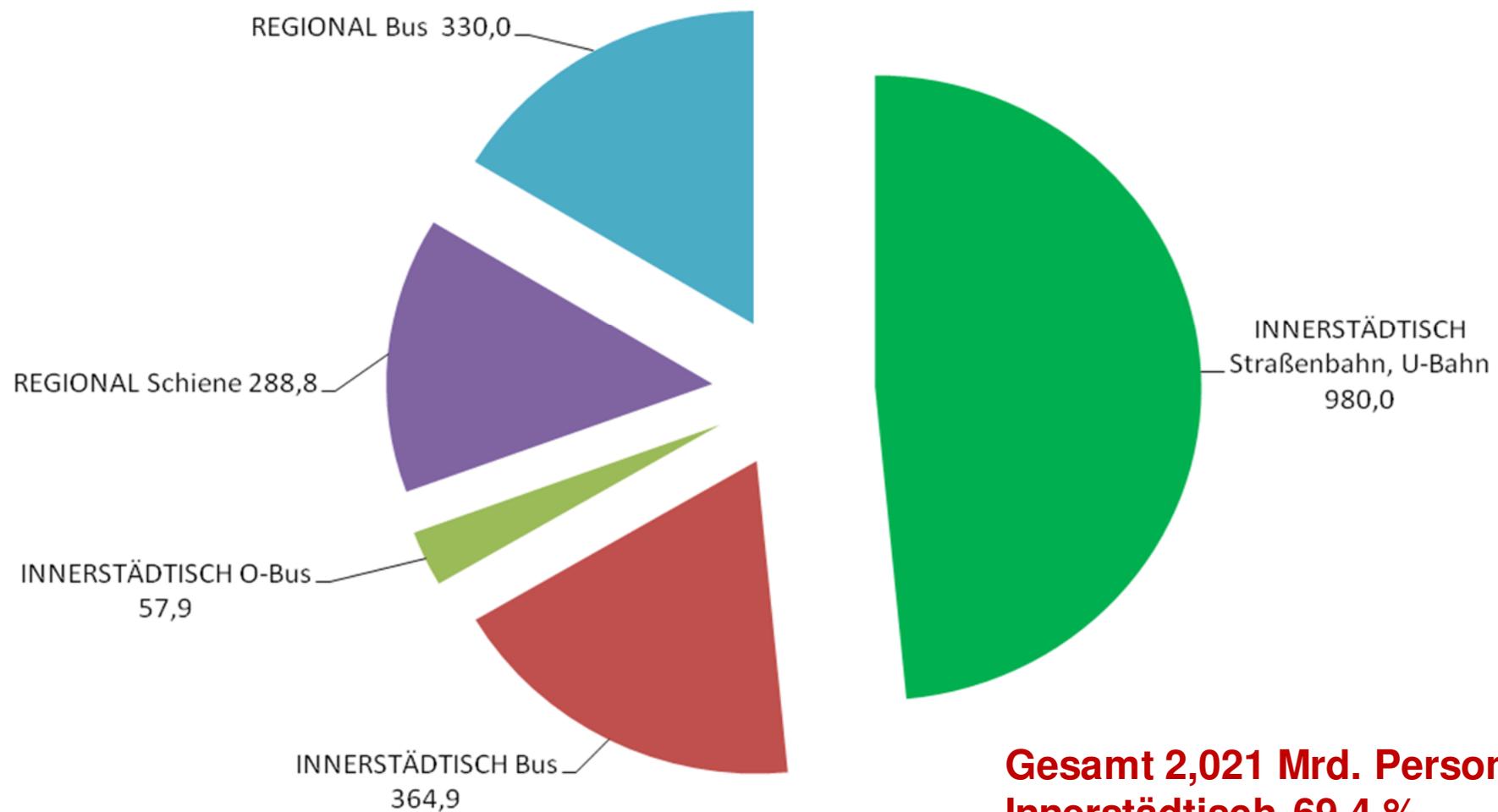
- In den Stadtregionen Wien, St. Pölten, Graz und Klagenfurt fordern mehr als 60 % der Fahrgäste eine bessere Abstimmung der Fahrpläne
- In den Stadtregionen Linz, Salzburg und Innsbruck sind es rund ein Drittel
- Im Unteren Rheintal ist der Handlungsbedarf am geringsten

Optimierungsbedarf bei der Abstimmung der Fahrpläne (nach Stadtregionen)



Quelle: KD Z: eigene Darstellung 2016 auf Basis der Onlinebefragung.

Öffentlicher Personenverkehr in Österreich 2016 Beförderte Personen innerstädtisch - regional in Mio



**Gesamt 2,021 Mrd. Personen
Innerstädtisch 69,4 %**

Öffentlicher Personenverkehr in Österreich 2016 Beförderte Personen Anteil innerstädtisch - regional

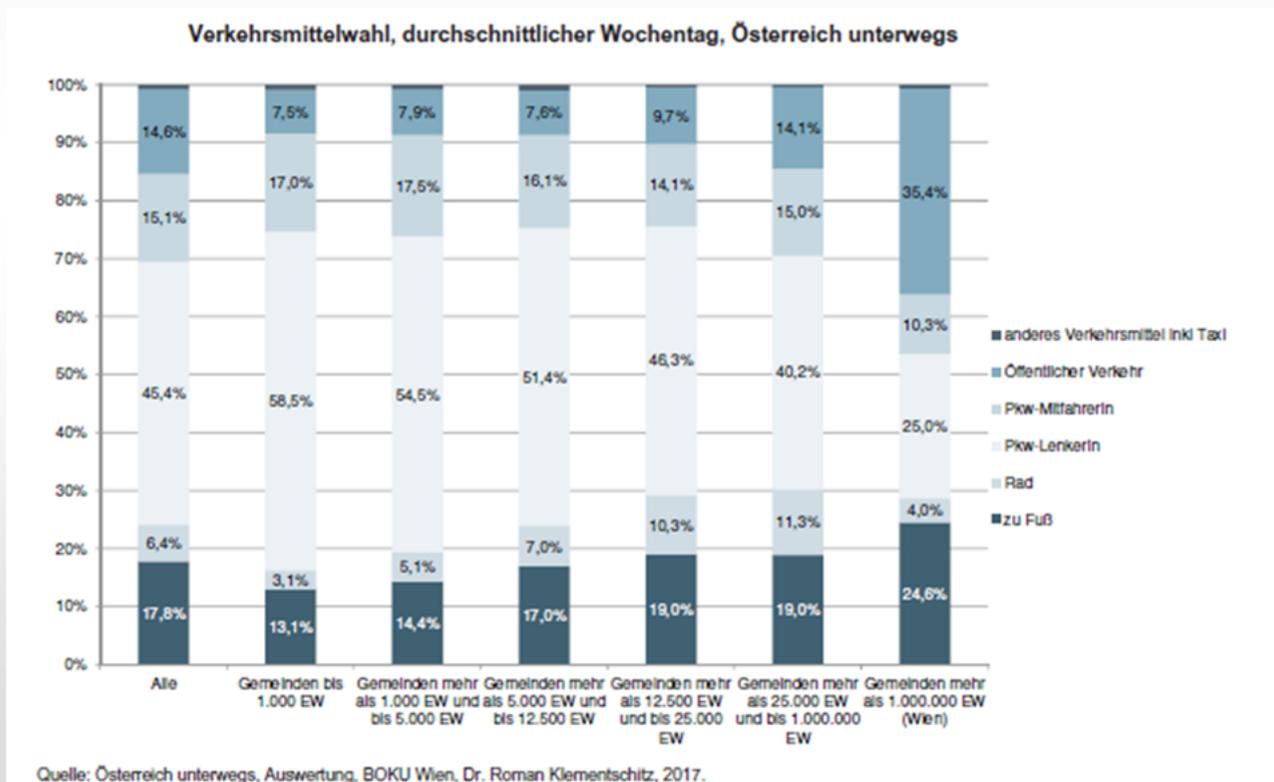


Gesamt 2,021 Mrd. Personen
Innerstädtisch 1,403 Mrd. Personen = 69,4 %

Die Verkehrsmittelwahl ist abhängig von der Größe der Gemeinden

- Der ÖV ist in Gemeinden < 25.000 EW von geringer Bedeutung < 7 % aller Wege
- Bei Gemeinden > 25.000 EW nimmt die Bedeutung zu > 15 % aller Wege
- In Gemeinden mit geringer Siedlungsdichte bestimmt der PKW das Mobilitätsverhalten

⇒ Switch zur Nutzung alternativer Antriebe und aktiver Mobilität (Rad, Fuß) ist erforderlich
 ⇒ Ausbau des ÖPNV in kleineren Gemeinden wirtschaftlich kaum zu argumentieren



- Aus- und Einpendler haben generell zugenommen
- Betriebsansiedlungen in Umlandgemeinden verursachen mehr Auspendler
- Betriebsansiedlungen in den Städten und verdichteter Wohnbau führen zu mehr Pendlern aus den Umlandgemeinden und mehr Binnenverkehr
- ÖPNV in Landeshauptstädten ist Rückgrat des Verkehrs
z.B.: Modal Split Wien 39 %; Linz 23,6 %
- In den Landeshauptstädten bewegen sich im Schnitt untertags 50 % mehr Menschen als es Wohnbevölkerung gibt

Finanzierung:

- ⇒ Kernstädte (ohne St. Pölten) hatten 2014 einen Zuschussbedarf von € 724 Mio.
- ⇒ Den Pendlern aus den Umlandgemeinden wären lt. KDZ € 233 Mio. (von den 724 Mio. gesamten Zuschussbedarf) zuzuordnen

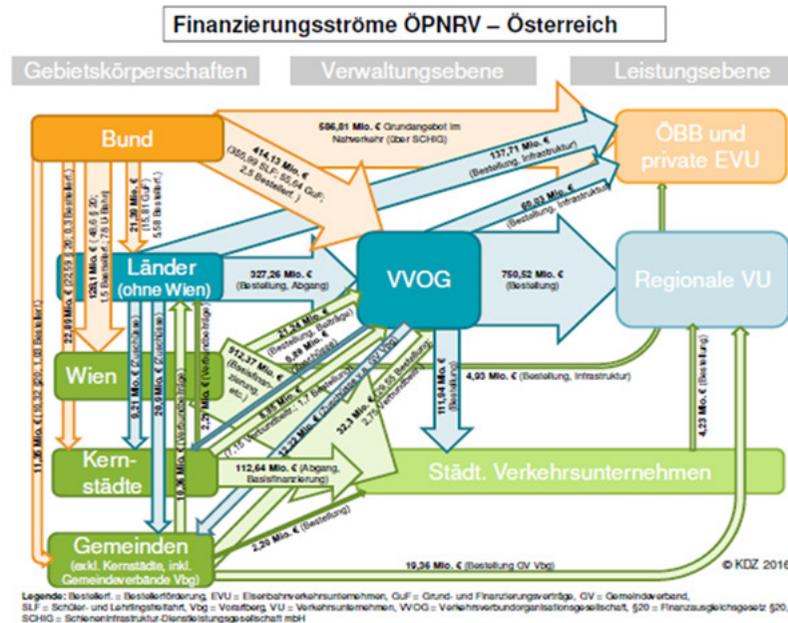
Klimaziele/Dekarbonisierung:

- ⇒ Umstieg vom Auto auf den ÖPNV CO₂ –Einsparung mit Faktor 1:7
- ⇒ Ausbau der Takte und Infrastruktur
- ⇒ Umstieg auf klimafreundliche Antriebstechniken
- ⇒ Dies erfordert weitere erhebliche Mittel für den Ausbau des ÖPNV!

Finanzierungsströme in Österreich

- Historisch gewachsene und sehr komplexe nicht mehr bedarfsorientierte Finanzierung
- Zuständigkeiten Bund, Länder, Städte und Gemeinden sind sehr verwoben
- Regional- und Nahverkehre werden hauptsächlich durch Bund und Länder getragen
- Städte finanzieren ihre Verkehre selbst
- Bund trägt € 1.186 Mio. (47 % der Nettoausgaben), davon € 586 Mio. für die Schiene
- Wien trägt als Stadt und Land € 693 Mio. (27 %)
- Die weiteren Länder tragen € 482 Mio. (19 %)
- Weitere Kernstädte (ohne Wien) € 151 Mio. (6 %)

Wesentliche Transferströme im ÖPNRV, 2014



- Seit 1995 ist die Gesamtverkehrsleistung in Österreich um 33 % angestiegen
 - Die Pkw- Verfügbarkeit hat sich von 28 % auf 62 % verdoppelt
 - Der MIV ist nur in Wien zurückgegangen
 - Dies zu Gunsten des ÖPNV (+25 % im Modal Split), und Radverkehr (+233%!!)
 - Um die EU- Klima- und Energieziele bis 2030 einzuhalten müssen die CO₂-Emissionen um 36 % gesenkt werden.
- ⇒ D.h. dass bis 2030 ¼ weniger fossile Treibstoffe getankt werden sollen
- ⇒ Parallel dazu soll ein Schwenk zum Umweltverbund erfolgen, aus dem die zweite Hälfte der CO₂ Einsparung erfolgen soll

Dazu braucht es:

- 1. Verbindliche quantitative Zielvorgaben der Bundes-, Landes-, und Kommunalpolitik**
- 2. Fiskalische Anreize aller Gebietskörperschaften**
- 3. Mehrjährige Finanzierungspläne zum Ausbau der Infrastruktur und Abdeckung der Betriebskosten für den ÖPNV**

Die Stadtregionen als Klimaretter der Zukunft

LINZ AG
L I N I E N

