

Voraussetzungen für eine gelungene Integration der Stadt-Umland-Verkehre

Linz, am 15. Jänner 2015

Voraussetzungen sind:

1. Strategie
 - Grundlagen
 - Maßnahmen
2. Information, Kooperation und Abstimmung über Grenzen hinweg (Stadt-Umland)
3. Umsetzungswille in Stadt und Umland
 - Politik
 - Fachebene
4. Finanzierung

1. Strategie

1. Grundlagen

- Siedlungsstruktur
- Wegezwecke
 - ÖV-relevante Wege
- Struktur des Pendlerverkehrs

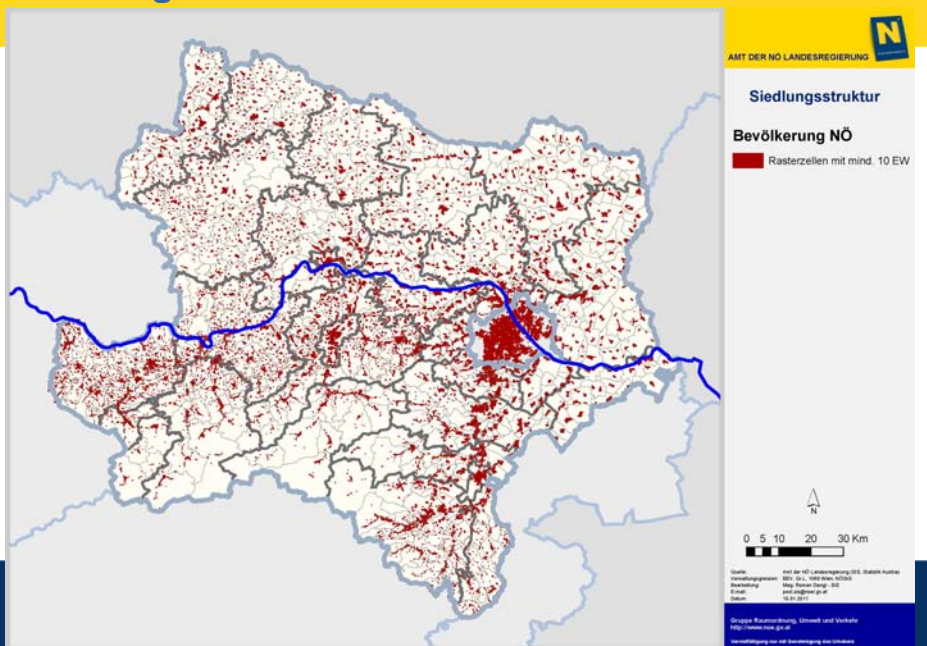
2. Maßnahmen

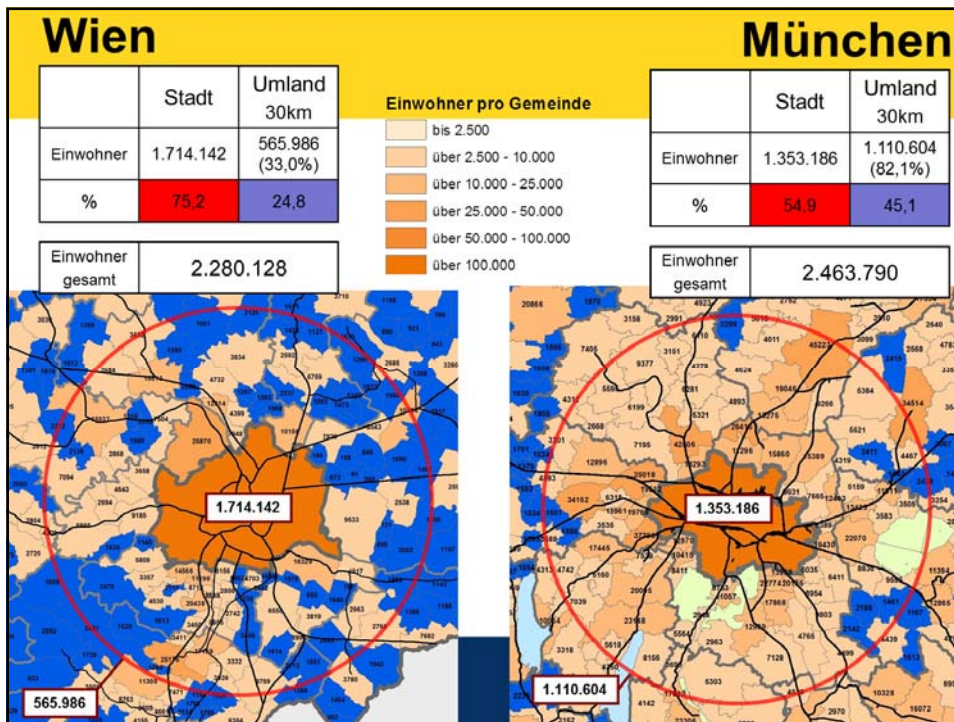
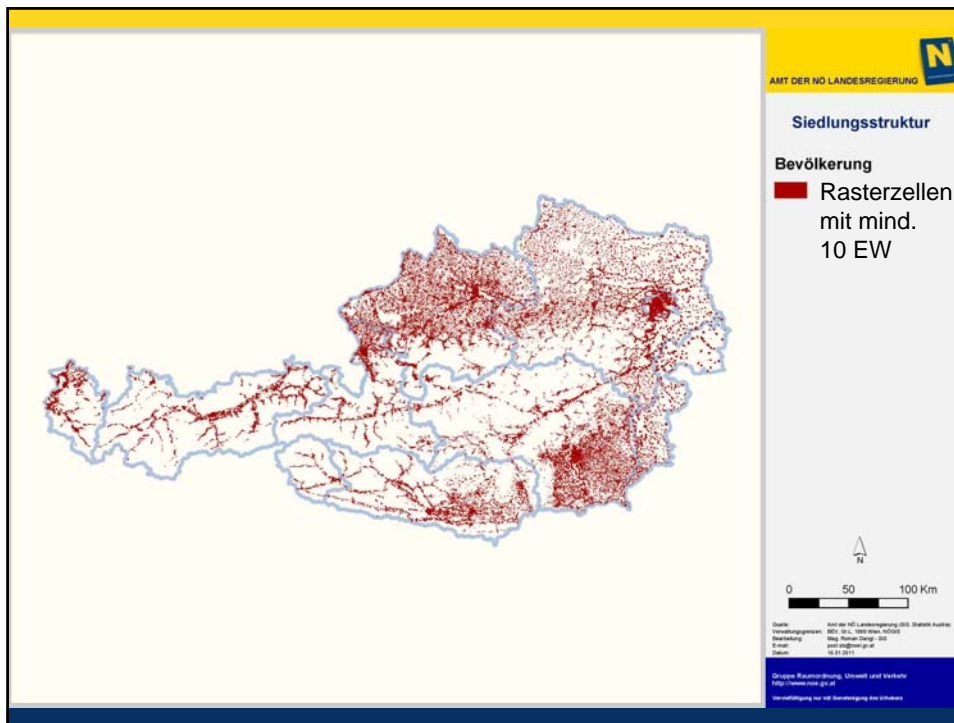
- für Ballungsräume am Beispiel Wien-Umland
- zur Flächenversorgung im Umland

3. Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

- A nach B
- Mitfahrbörse compano
- Top-Jugendticket
- Mobilitätszentralen als Ansprechpartner

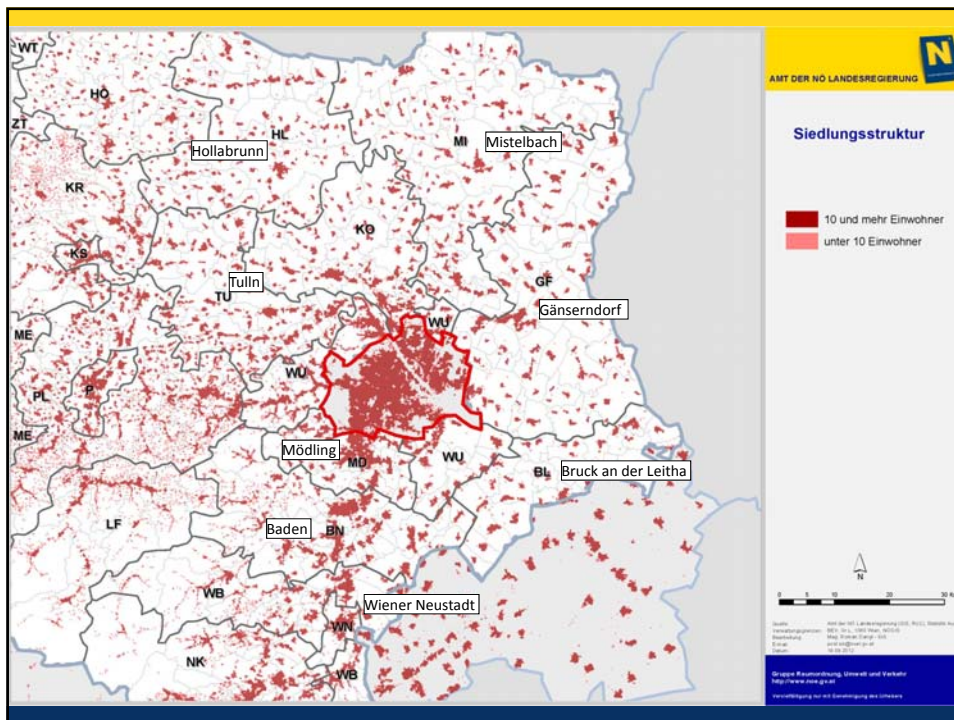
Siedlungsstruktur



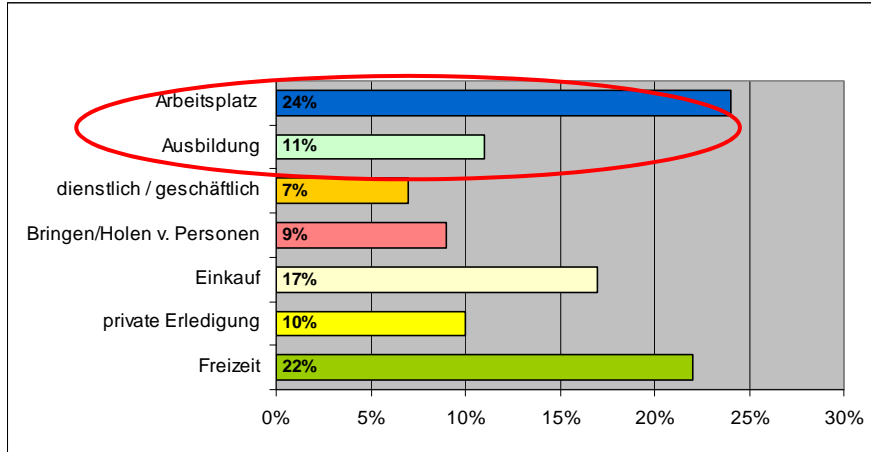


1) für das Wiener Umland

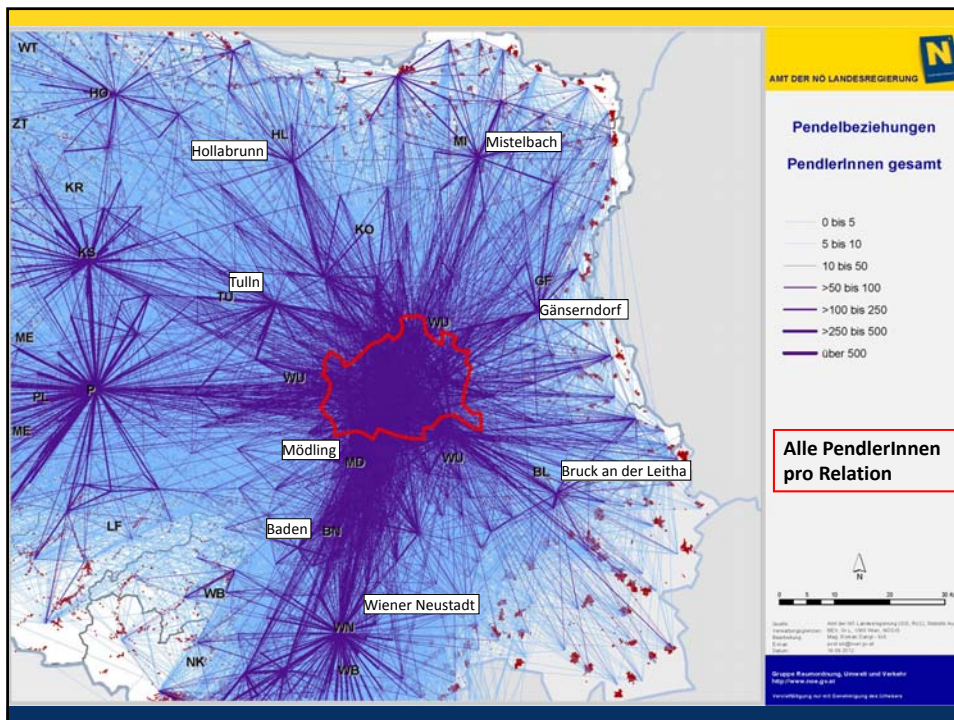
a. GRUNDLAGEN

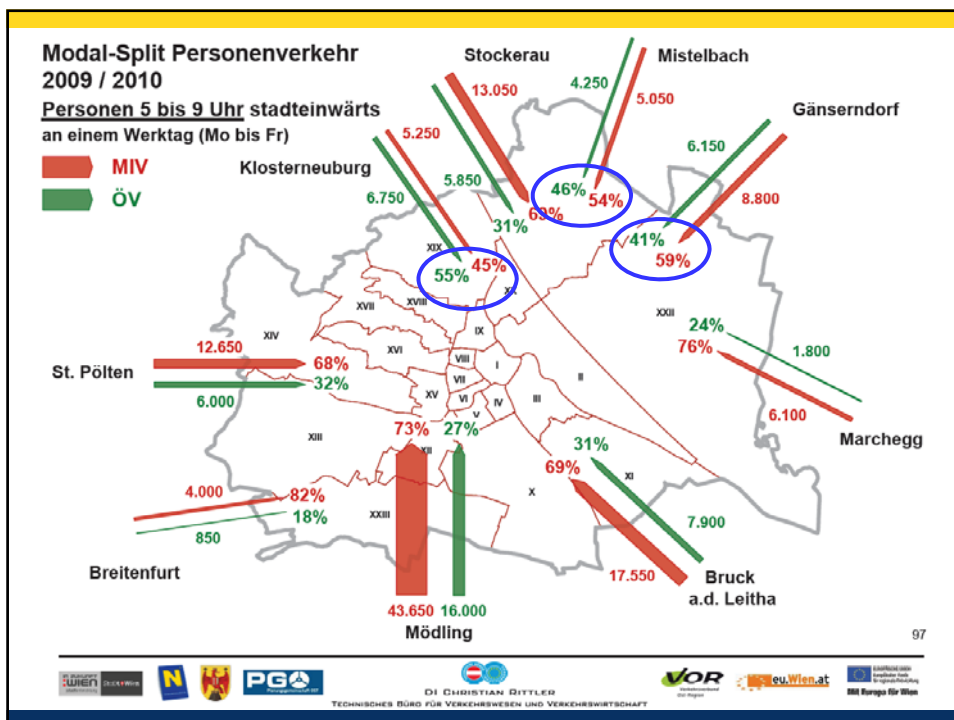
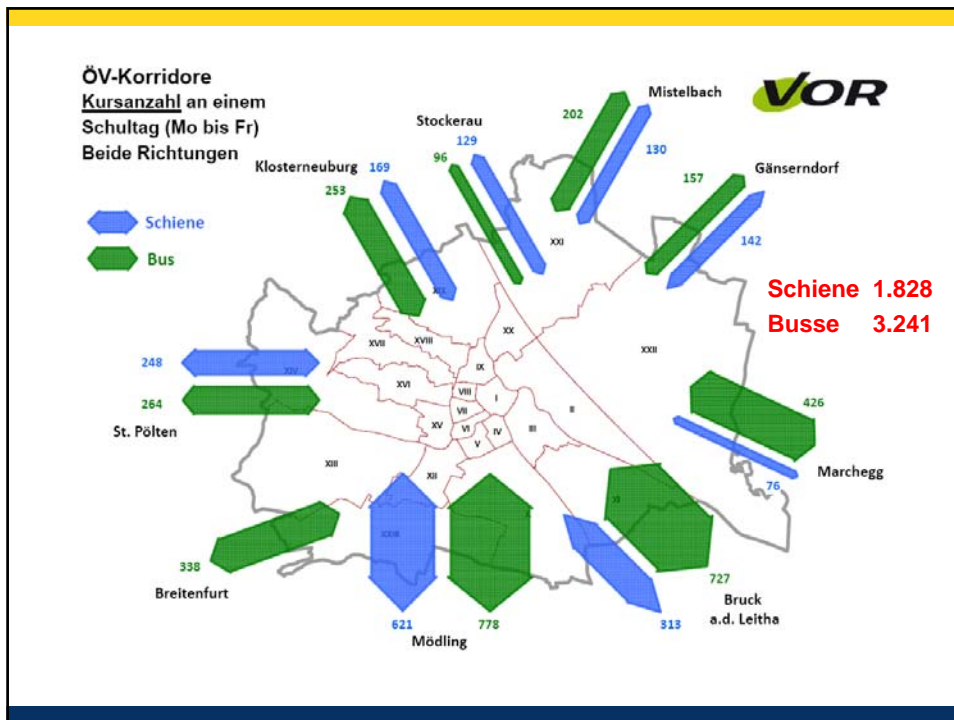


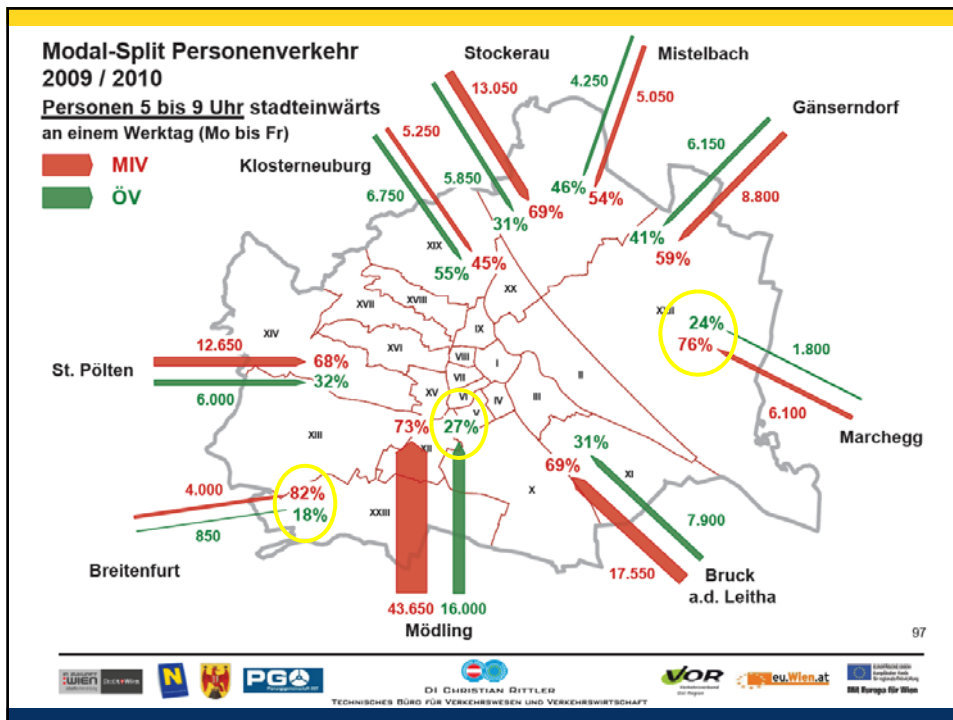
Wegezwecke



d.h. nur 1/3 aller Wege sind für ÖV-Linienverkehr relevant





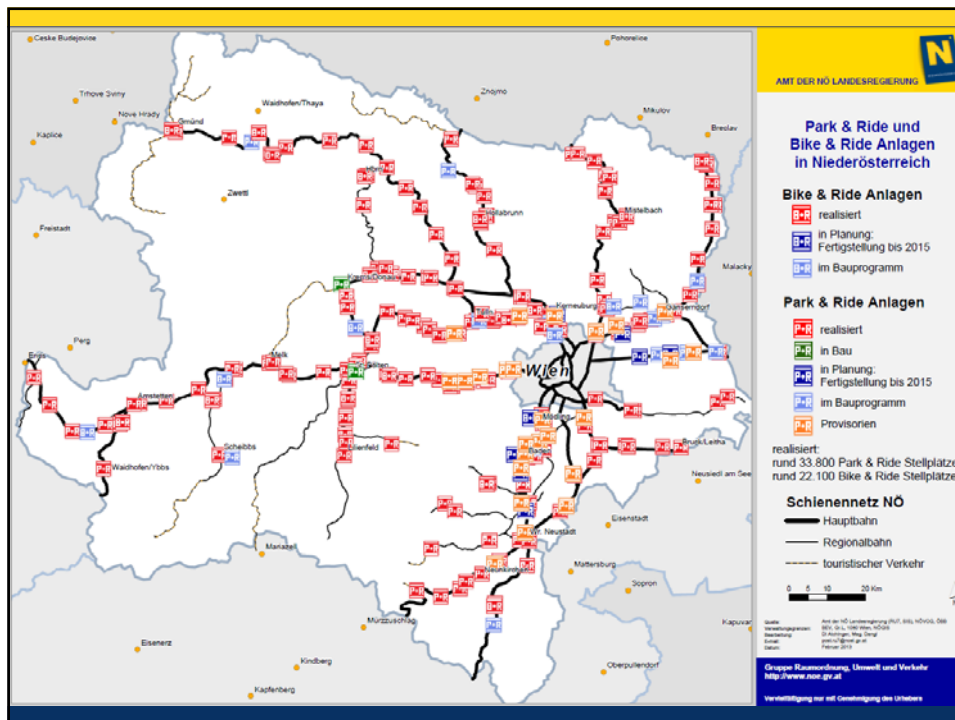


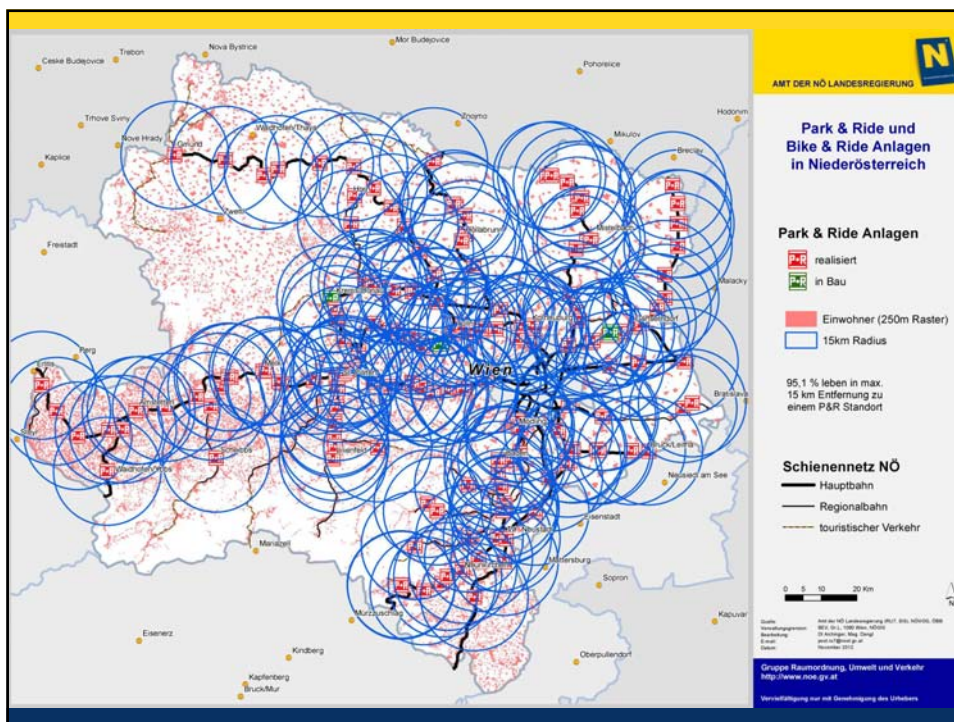
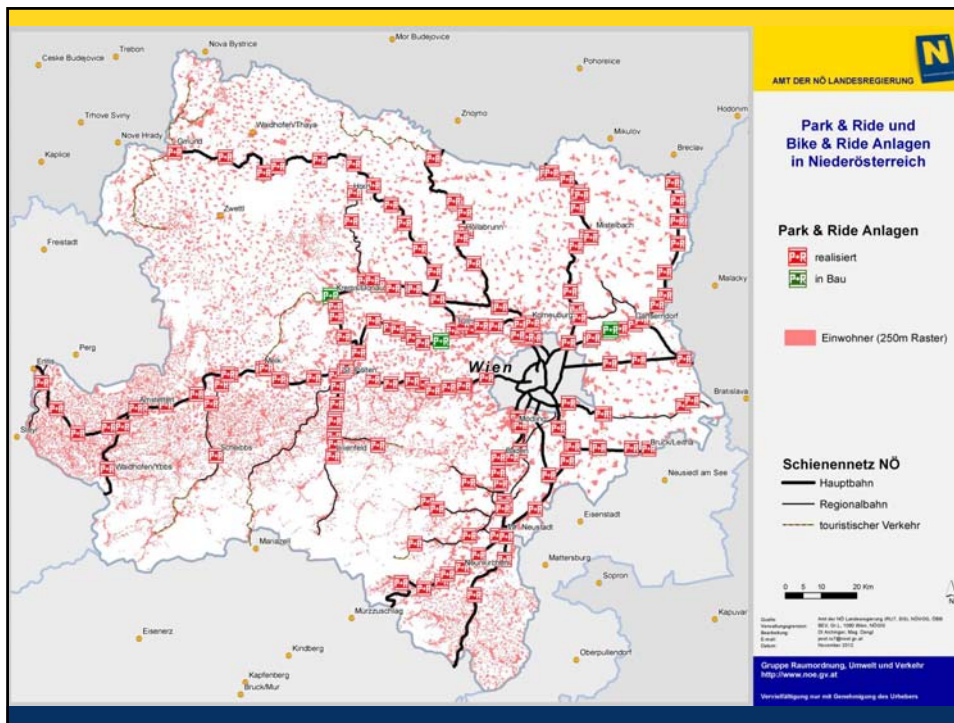
- für das Wiener Umland

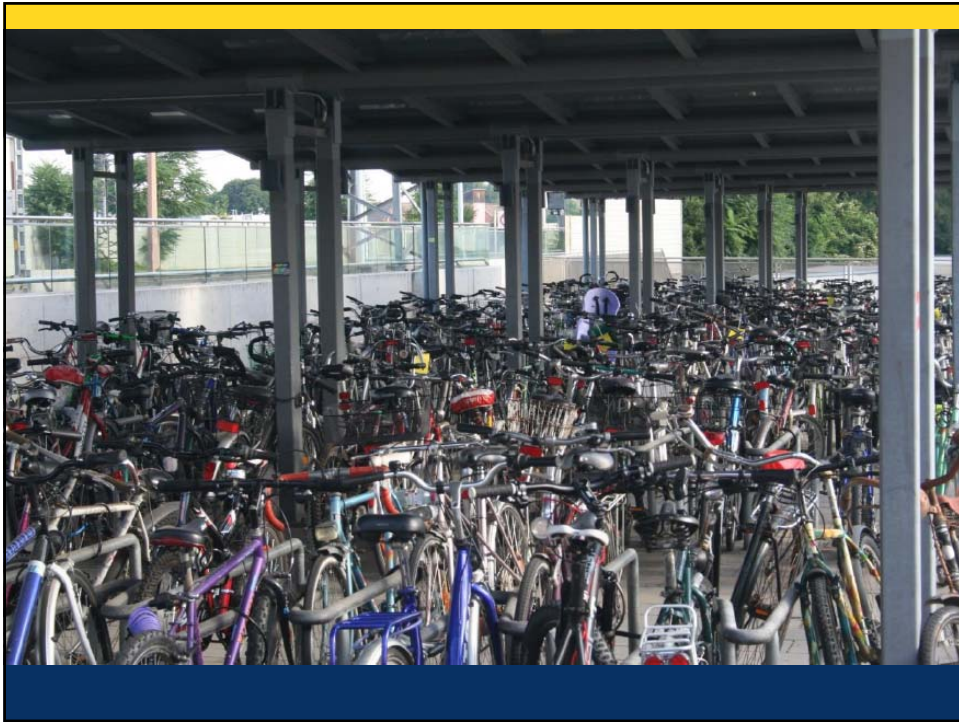
STRATEGIE

- Park and Ride
- Streckenausbau und Taktverdichtung
- Busanbindung an Achsen optimieren
- neue Fahrzeuge
- Bahnhofsoffensive

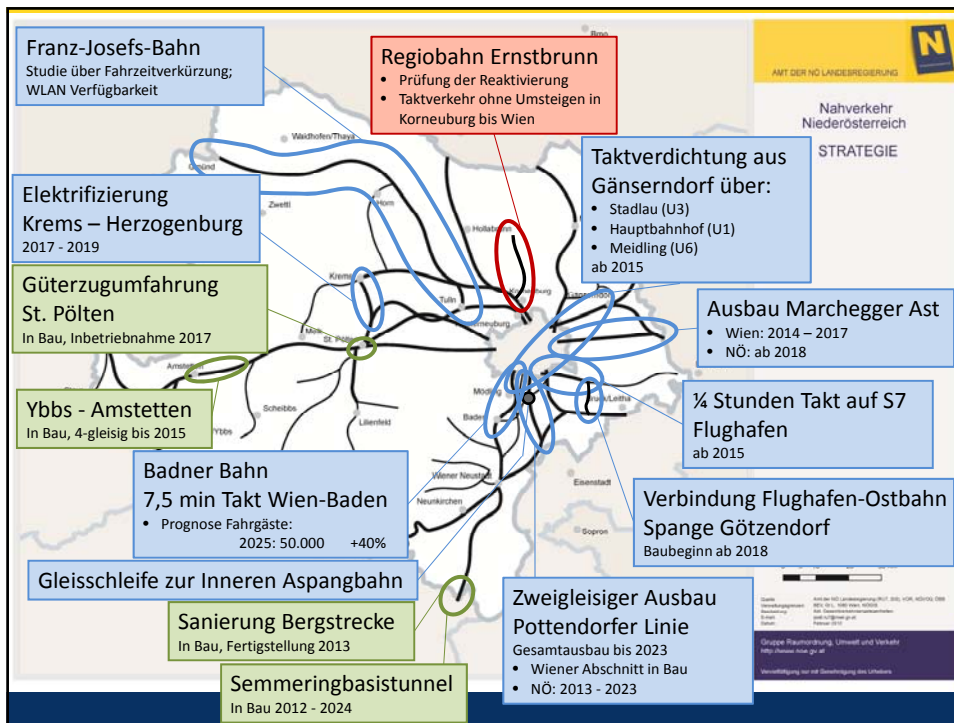
weiterer Ausbau Park and Ride



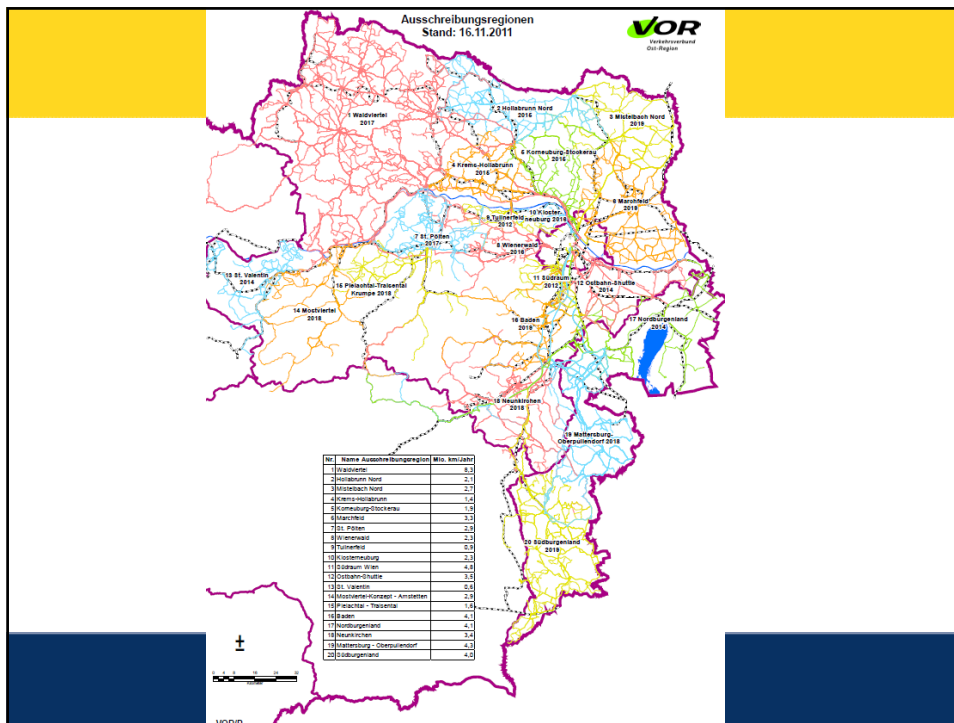




Streckenausbau und Taktverdichtung



Busanbindung an Achsen optimieren



neue Fahrzeuge
Niederflurtechnik, klimatisiert

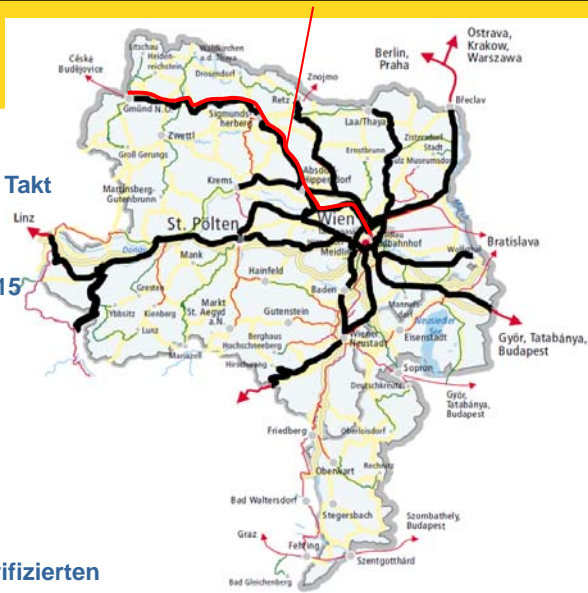
**Doppelstockwagen auf
Franz-Josefs-Bahn
Gmünd – Wien im 2 Stunden Takt
ab 9. Juni 2013**

65 NEUE FAHRZEUGE ab 2015

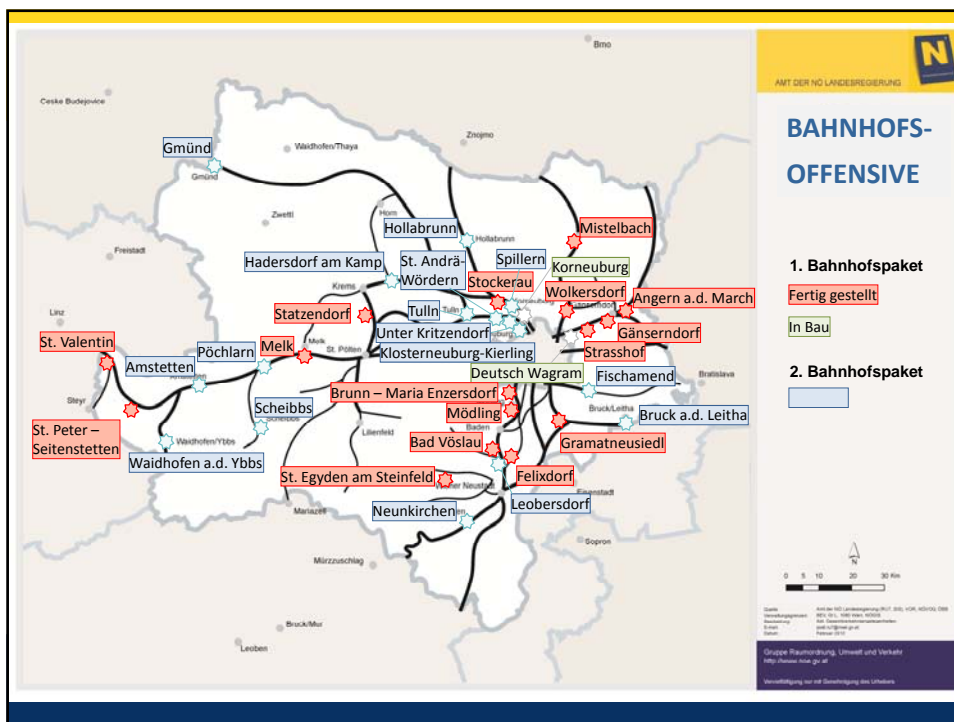
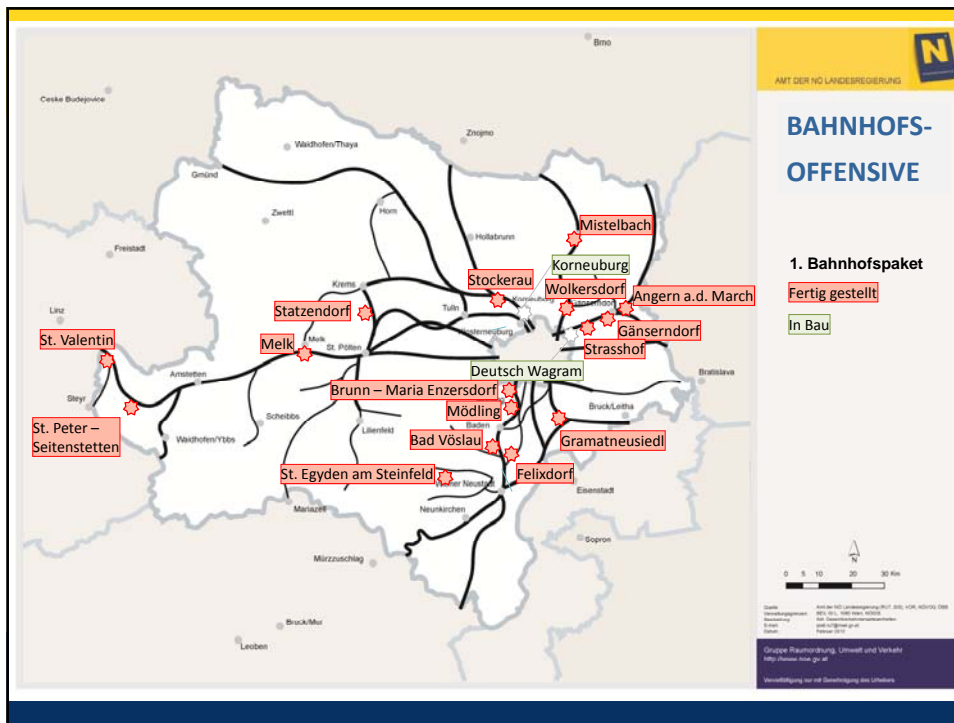


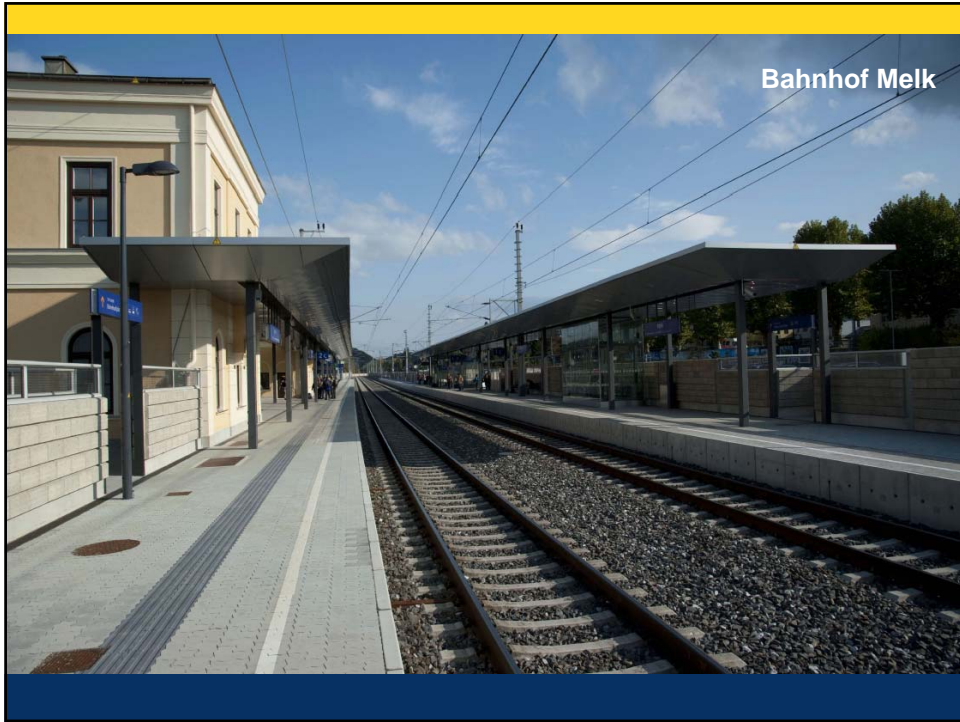
Niederflur, klimatisiert

**Einsatzgebiet auf allen elektrifizierten
Stecken in NÖ**



**Bahnhofsoffensive
Bahnhof als Visitenkarte**





Wie gewährleisten wir flächendeckende Mobilität abseits des Regelverkehrs?

Nur rd. 1/3 aller Wege ist regelmäßig und daher für den ÖV-Linienverkehr relevant:

- Pendler
- Schüler.

Einkauf, private Erledigung und Freizeitaktivitäten erfolgen überwiegend mit dem PKW.

Wer keinen PKW zur Verfügung hat ist auf Familie und Freunde angewiesen und daher NICHT MOBIL.

ZIELGRUPPE:

Personen ohne, oder eingeschränktem PKW-Besitz

NÖ-Bevölkerung rd. 1,60 Mio.

davon bis 19-jährig 0,34 Mio.

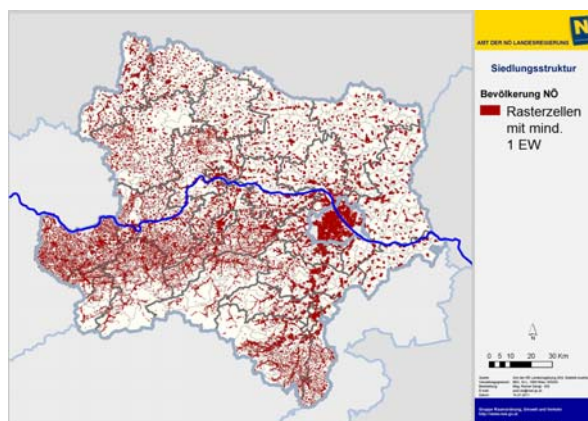
über 65-jährig 0,30 Mio.

Die Generation 65+ hat in den letzten 10 Jahren um 20 % zugenommen und wird bis 2030 um rd. 50 % weiter zunehmen.

HINZU KOMMT:

NÖ hat extrem kleinräumige Siedlungsstruktur und damit häufig viele Katastralgemeinden wo Einkaufen, Arzt, Apotheker, Gasthaus, Kaffeehaus, etc. auf mehrere Standorte verteilt sind.

DAHER

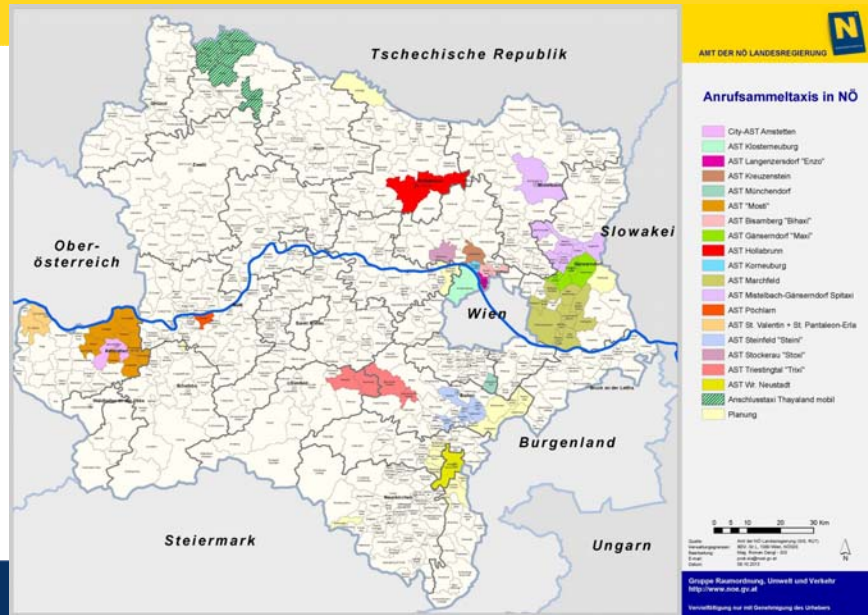


Kleinräumige Mobilitätsangebote zur Flächenbedienung

Anrufsammeltaxi

- Anmeldung des Fahrtwunsches zu angebotenen Abfahrtszeiten = **ANRUF** sammeltaxi
- Sammeln der Fahrtwünsche durch Zentrale = Anruf **SAMMEL** taxi
- Beförderung durch Taxigewerbe von Sammelstelle zu Zieladresse = Anrufsammel **TAXI**

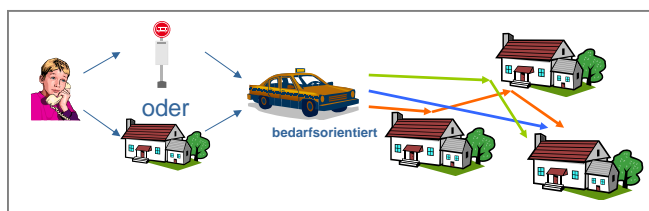
Anrufsammeltaxis in NÖ



Gemeindebus

Gemeindebus

Flächenbetrieb
 Flexible Abfahrtszeiten
 Meist ohne Fahrplan
 Fahrt nach Anmeldung
 Fahrt Adresse – Adresse



Gemeindebusse sind eine sehr flexible Beförderungsform, meist auf Vereinsbasis und mit ehrenamtlichen Fahrern

Vorteil bei Einsatz ehrenamtlicher Fahrer:
 sehr geringe Kosten → ca. bis 1/3 der Kosten eines AST

Beispiele für Gemeindebusse in NÖ

SPA-Mobil Stetteldorf (SPA = Stetteldorf pendelt anders)



- in Betrieb seit: Jänner 2010
- Bedienungsgebiet: Gem. Stetteldorf (Stetteldorf, Starnwörth, Eggendorf, Inkersdorf) sowie Fahrten zu ÖV-Umsteigepunkten (Absdorf, Gaisruck, Tiefenthal)
- Betreiber: Verein SPA-Mobil
- LenkerInnen: ehrenamtlichen FahrerInnen
- flexible Abfahrtszeiten innerhalb der Betriebszeiten

Ernsti-Mobil



- In Betrieb seit: November 2011
- Bedienungsgebiet: innerhalb der Marktgemeinde Ernstbrunn
- Betreiber: Verein Ernsti-Mobil
- Lenkerinnen: ehrenamtlichen FahrerInnen
- flexible Abfahrtszeiten innerhalb der Betriebszeiten

Verkehrs- und Mobilitätsmanagement

einige Beispiele

- A nach B
- Mitfahrbörse compano
- Top-Jugendticket
- Mobilitätszentralen als Ansprechpartner

Umstieg auf den öffentlichen Verkehr fördern

A nach B .at

Verkehrssteuerungssystem im VOR etabliert

- Benutzer können vor Fahrtantritt zu Hause abrufen, wie man am besten zum Zielort kommt

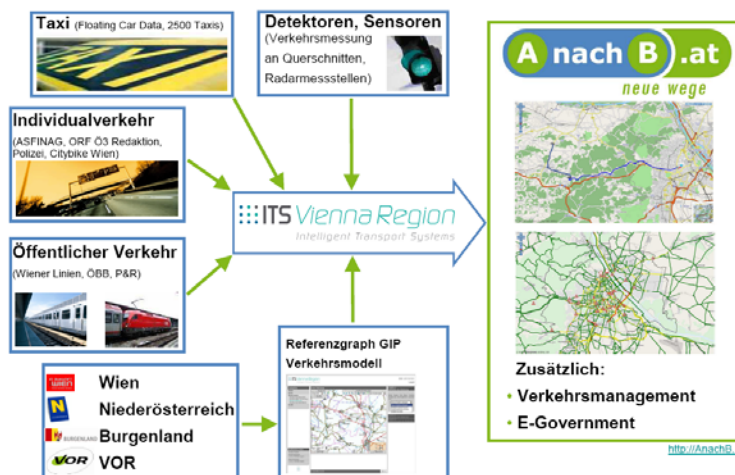
- PKW Fußwege, Parksuche, Baustellen, Staus, etc.
- ÖV mit allen Umsteigemöglichkeiten Radverleih, P&R, etc.

Das ganze in Echtzeit immer neu berechnet.

Chance auf bessere Wahlmöglichkeit, seit Juni 2009 in Betrieb.

A nach B .at

von Daten zu Services





„compano ~ Fahrplatzvermittlung“ Die Mitfahrbörse für Gemeinden

DI David Knapp (VOR)
compano 2008

TOP JUGENDTICKET



HOTLINE: 0810 22 23 24

ONLINE: www.vor.at



FREIE FAHRT DAS GANZE JAHR

- Das **Top-Jugendticket** für alle SchülerInnen und Lehrlinge unter 24 Jahren gilt von 3.9.2012 bis 8.9.2013 auf allen Verbundlinien in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland.
- Das **Jugendticket** um 19,60€ gilt für SchülerInnen unter 24 Jahren an Schultagen von 3.9.2012 bis 28.6.2013 und für Lehrlinge an allen Tagen bis 8.9.2013 für Fahrten zwischen Wohnort und Ausbildungsort.

Besser unterwegs

VOR
Verkehrsverbund
Ost-Region



Eine Initiative der Länder Niederösterreich, Wien und Burgenland,
unter der Bundesministerien für Wirtschaft, Familie und Jugend



MOBILITÄTSZENTRALEN NIEDERÖSTERREICH



Mit uns geht es aufwärts.



- 5 Pilotprojekte:
 - Industrieviertel
 - Mostviertel
 - NÖ-Mitte
 - Waldviertel
 - Weinviertel-Korneuburg
- Service für Gemeinden & Regionen
- Stärkung des Öffentlichen Verkehrs
- Reduzierung der CO₂-Emissionen
- Umsetzung von Mobilitätsprojekten
- Unterstützung bei Fördereinreichungen



Dieses Projekt wird vom Klima- und Energiefonds im Rahmen des klima:aktiv mobil Förderprogramms als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz im Verkehr gefördert.

www.noel.gv.at/Verkehr-Technik/Planungen-Beratung.html

ÖFFENTLICHER VERKEHR
IN NIEDERÖSTERREICH

KLEINRÄUMIGE
MOBILITÄTSANGEBOTE
EMPFEHLUNGEN FÜR DIE PRAKTISCHE UMSETZUNG



REPT 30



REPT 31



2. Information, Kooperation und Abstimmung über Grenzen hinweg

In der Ostregion (Wien, NÖ, Burgenland) wird seit Jahren im Verkehrswesen eng abgestimmt.

- **Politik**
 - Treffen der 3 Landeshauptleute (jährlich)
 - Treffen der politischen Verkehrsreferenten zu Fachthemen, z.B.:
 - Verkehrsdienste (Schiene, Bus)
 - neue S-Bahn Fahrzeuge
 - Ausbau Badner Bahn
 - Buskorridore
 - Parkraumbewirtschaftung in Wien
 - Park & Ride Ausbau in NÖ
 - Tarifreform
 - Verkehrsreferentenkonferenz (jährlich im Frühjahr)

2. Information, Kooperation und Abstimmung über Grenzen hinweg

- **Fachebene**
mehrere Abstimmungsplattformen
 - **Planungsgemeinschaft Ost (PGO)**
 - Plattform Verkehr (4 mal im Jahr, und zusätzlich nach Bedarf)
 - Teilnehmer:
 - Verkehrsreferenten und Mitarbeiter
 - Verkehrsverbund Ostregion (VOR)
 - Stadt-Umland-Management (SUM)
 - Wien – NÖ
 - beauftragte Planungsbüros nach Bedarf
 - ÖBB nach Bedarf
 - Ergebnisse werden jährlich bei Beschlussorgan-Sitzung (Vorsitz: Landesamtsdirektoren) präsentiert und im Anschluss von den 3 Landeshauptleuten beschlossen

2. Information, Kooperation und Abstimmung über Grenzen hinweg

- **Stadt-Umland-Management (SUM)**
 - Abstimmung Fachebene – Regionsvertreter
Wien (Land Wien, Bezirke) und NÖ (Abgeordnete, Bürgermeister)
anhand konkreter Projekte
- **Verkehrsverbund Ost-Region (VOR)**
 - regelmäßige J-FIX (4 mal jährlich)
VOR – jeweiliges Land
 - Ergebnisse werden in Plattform Verkehr der PGO eingebracht und abgestimmt

3. Umsetzungswille muss vorhanden sein

- **Politik**
 - **Fachebene**
- gilt für Stadt und Umland

4. Finanzierung

Finanzierung ÖV – IV in NÖ / Jahr

ÖV

Leistungsbestellung Schiene Nahverkehr Bund	rd. € 300,- Mio.
Leistungsbestellung Schiene Land NÖ	rd. € 41,- Mio.
Busverkehre	rd. € 36,- Mio.
Schülerfreifahrt	rd. € 70,- Mio.
VOR	rd. € 8,- Mio.
Stadtverkehre St. Pölten, Wr. Neustadt, Krems, etc.	rd. € 15,- Mio.
Infrastrukturhaltung ÖBB	rd. € 400,- Mio.
NÖVOG	rd. € 20,- Mio.
Badner Bahn	rd. € 2,- Mio.
P&R, Lärmschutz	rd. € 5,- Mio.
SUMME	rd. € 897,- Mio.

Neubauinvestitionen/Jahr

Güterzugumfahrung	
Pottendorfer Linie	
Machegger Ast der Ostbahn, etc.	
SUMME	rd. € 400,- Mio.

4. Finanzierung

große Herausforderung:

- weiterer Ausbau ÖV nicht möglich mangels zusätzlicher Finanzierung
- zusätzliche Finanzmittel derzeit nicht darstellbar
- Sparziele Bund – Länder (strukturelles Nulldefizit)

Lösung:

- Umschichten in Budgets zulasten anderer Ansätze oder MÖSt-Mittel wieder ÖV zur Verfügung stellen
- neue Einnahmequellen
z.B.: höhere Mineralölsteuer für ÖV zweckwidmen

Fazit

Um Mobilitätsangebote flächendeckend anbieten zu können sind folgende Rahmenbedingungen Grundvoraussetzung:

- Strategie
- Information, Kooperation und Abstimmung über Grenzen hinweg
- Umsetzungswille von Politik und Fachebene
- ausreichende Finanzierung

Nicht einfach, aber möglich, wenn alle wollen!