

66. Städtetag: Stadtgrenzenübergreifender Öffentlicher Verkehr (ÖV) als Herausforderung der Zukunft

Utl: Arbeitskreis 3: „Verwaltungsgrenzen für ÖV-KundInnen sollen nicht mehr wahrnehmbar sein“

Innsbruck (OTS) – Wie kann das Öffi-Netz auf die PendlerInnenströme der Zukunft bestmöglich ausgerichtet und in das Stadtumland hinaus erweitert werden? Wie wird der öffentliche Verkehr (z.B. Bim, Bus, Bahn...) organisiert, der nicht an der Stadtgrenze Halt machen soll? Was bedeutet das für Verwaltung, Organisation und Finanzierung? Diese Fragen werden für die Österreichischen Stadtregionen in Zukunft immer wichtiger werden und stehen daher am Donnerstag, den 9. Juni 2016 im Zentrum von Arbeitskreis 3 des 66. Österreichischen Städtetages in Innsbruck.

Zwtl: Tagsüber um die Hälfte mehr Bevölkerung in der Stadt unterwegs

Wien und Graz wuchsen im Zeitraum 2003 bis 2013 um ca. 10 Prozent, viele Umlandgemeinden sogar noch weitaus stärker. Bis 2025 soll der EinpendlerInnenanteil von Linz und Wien um unglaubliche 50 Prozent wachsen - und das angesichts einer Situation, wo bereits heute schon gut eineinhalbmals mehr Menschen tagsüber in den Städten unterwegs sind, als diese EinwohnerInnen zählen, man spricht in diesem Zusammenhang von der „Tagesbevölkerung“.

Zwtl: Öffi-Angebot in der Stadtregion bestimmt Mobilitätsverhalten

Die Innsbrucker Vizebürgermeisterin Sonja Pitscheider bringt es auf den Punkt: „Wenn wir Klima- und Umweltschutz ernst nehmen, so muss sich über kurz oder lang unser Mobilitätsverhalten ändern - es braucht den stadtübergreifenden Öffentlichen Verkehr.“ Denn klar sei, dass die Städte und ihr Umland auch in Zukunft wachsen werden. „Menschen gehen dorthin wo es Arbeitsplätze gibt und die Wege kurz sind. Bevölkerungswachstum findet in den Städten statt.“, so Pitscheider.

Die Städterinnen und Städter seien schon überwiegend umweltfreundlich unterwegs doch gerade beim täglichen Überschreiten der Stadtgrenzen herrsche noch Aufholbedarf beim Öffentlichen Verkehr. Bei den EinpendlerInnen dominiere nach wie vor das Auto als attraktivstes Verkehrsmittel.

Städte wie Innsbruck und Linz leisten mit ihren ÖV-Projekten, die über die Stadtgrenze hinaus das Stadtumland mit versorgen, PionierInnenarbeit – denn neues Terrain wird erschlossen, auch im übertragenen Sinn. Schließlich erfordern Projekte wie die Straßenbahnverlängerung der Linz Linien nach Traun oder der Bau und

Ausbau der Innsbrucker Regionalbahn und S-Bahn in die Region eine Zusammenarbeit über administrative und politische Grenzen hinweg.

Zwtl: Planungen für die Stadt ohne deren Einbindung zum Scheitern verurteilt

Martin Baltes, der Geschäftsführer der Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH dazu: „Unterschiedliche Interessen im Stadtreionalen ÖV sind normal – aber je besser die Strukturen, umso einfacher der Interessensausgleich.“ Daher wurde im Fall der Innsbrucker Regionalbahn eine Stabstelle zwischen Stadt Innsbruck und Land Tirol geschaffen, welche die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs im Zentralraum von Innsbruck koordinieren soll.

Albert Waldhör, der Geschäftsführer der Linz Linien GmbH für öffentlichen Personennahverkehr kann mittlerweile auf ähnliche Erfahrungen zurückgreifen: „Im Jahr 2010 legte das Land Oberösterreich der Stadt Linz einen fertigen Plan für eine Regio-Tram zur Erschließung von Traun vor. Diese Regio-Tram wäre technisch unvereinbar mit dem Linzer Straßenbahnsystem gewesen - ganz abgesehen von den rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Inkompatibilitäten. Daher verlangten wir die Einbindung in Planung und Bau.“ Die Straßenbahn nach Traun wird von der Bevölkerung mittlerweile sehr gut angenommen. „Der Erfolg der Bim-Verlängerung nach Traun lag schlussendlich daran, dass wir die Vergabe interkommunal organisiert haben. Wäre die Stadt Linz von Anfang an in die Planungen miteinbezogen worden, hätte man dem Steuerzahler massive Umplanungen ersparen können – aber immerhin haben wir daraus gelernt.“, so Waldhör weiter.

Zwtl: Governance-Strukturen dringend verbessern

Bei der Erweiterung des öffentlichen Stadtverkehrs über die Stadtgrenze hinaus stießen und stoßen die Städte bundesweit auf ähnliche Probleme wie zum Beispiel Konflikte betreffend Finanzierungsschlüssel, Mangel an klar definierten Projektprozessen oder ein Manko hinsichtlich klarer Entscheidungsstrukturen und praktikabler Entscheidungsmechanismen.

Diesen Befund unterstreicht auch Karoline Mitterer vom KDZ, Zentrum für Verwaltungsforschung, die derzeit auf Beschluss der Landesverkehrs-ReferentInnenkonferenz und im Auftrag von Verkehrsministerium, Bundesländern und Städtebund eine bundesweite Studie zu Organisation, Steuerung und Finanzierung des stadtreionalen öffentlichen Verkehrs betreut. Sie hat Interviews mit allen relevanten StakeholderInnen in allen Landeshauptstadtregionen geführt: „Gerade die Städte über 30.000 EinwohnerInnen verzeichnen einen enormen Zuschussbedarf im ÖV-Bereich. Seit 2008 beträgt hier allein die Ausgabensteigerung 132 Mio. Euro. Gerade die Straßenbahnstädte sind aufgrund der hohen Investitionen in den Infrastrukturbereich stark betroffen“.

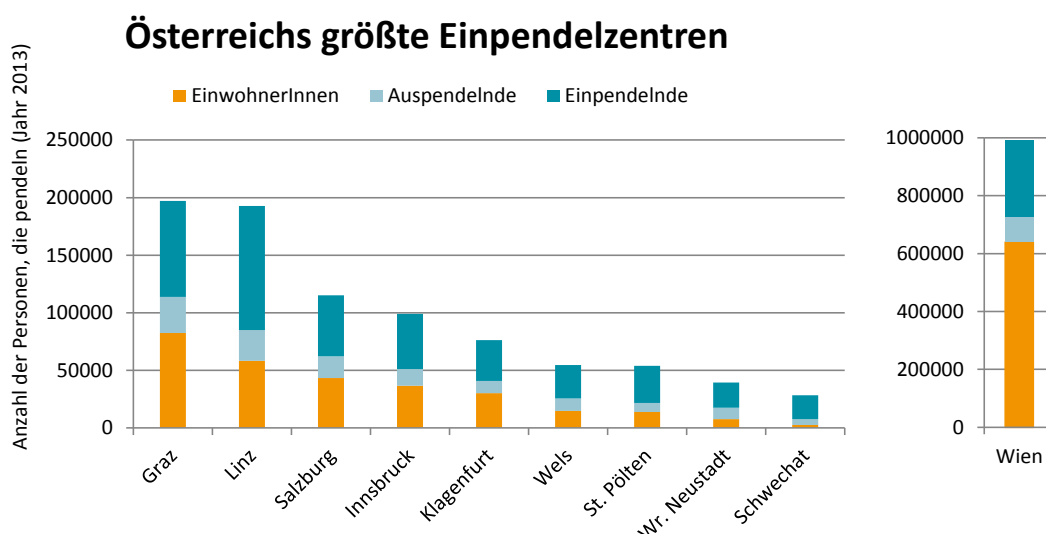
Aber auch im Bereich der „Governance“ muss sich was ändern: „Die Städte würden mehr Kooperationen beim Regionalverkehr befürworten – sowohl mit dem Land als auch mit den umliegenden Gemeinden. Im Gegenzug dazu wünschen sich die Länder mehr Mitsprache beim städtischen öffentlichen Verkehr“, so Mitterer weiter.

Zwtl: In anderen Ländern gleiche Probleme – aber auch Beispiele für Lösungen

Christoph Schaaffkamp, KCW GmbH, der ebenfalls im Auftrag von Verkehrsministerium, Bundesländern und Städtebund den zweiten Teil der bereits genannten Studie zum stadtreionalen öffentlichen Verkehr bearbeiten wird, beruhigt: „Die Herausforderungen im stadtreionalen öffentlichen Verkehr sind nicht „exklusiv österreichisch“. In ganz Europa stünden die Stadtreionen vor ähnlichen Problemen. Aber man kommt auch zu Lösungen, die funktionieren, wie die Reform des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs in Brandenburg zeigt.

Zwtl: Ziel: Verwaltungsgrenzen für KundInnen nicht mehr wahrnehmbar

„Zentraler Erfolgsfaktor ist meist das Zusammenführen von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung auf der richtigen Ebene“, so Schaaffkamp weiter. „Am Ende des Tages soll sich eine verbesserte stadtreionale Abstimmung im ÖV dadurch bemerkbar machen, dass die Grenzen zwischen Stadt und Umland, Stadt und Verkehrsverbund oder Stadt und Verkehrsunternehmen für die KundInnen nicht mehr wahrnehmbar sind. Wenn Planung, Angebotsqualität, Tarif, Vertrieb und Kundenkommunikation aus einer Hand angeboten werden, wird der Öffentliche Verkehr auch für KundInnenschichten attraktiv, die bislang mit dem Auto unterwegs waren.“



BU: Wie lassen sich die enormen EinpendlerInnenströme in die Städte organisieren und finanzieren? Dieser Frage ging Arbeitskreis 3 beim 66. Österreichischen

Städtetag 2016 in Innsbruck nach. Die Abbildung zeigt die größten
Einpendelzentren Österreichs.

***Zwtl: Forum E-Mobilität: „Elektromobilität ist ein zentraler Baustein
für die Stadt der Zukunft“***

Wie Elektromobilität im urbanen Lebensraum eingesetzt und umgesetzt wird, zeigt im Anschluss an Arbeitskreis 3 unter der Moderation von Willy Raimund, Leiter Center Mobilität & Verkehr der Austrian Energy Agency das „Forum E-Mobilität“. Vortragende sind Paul Hinner, Produktmanager und Teamleiter der EVN AG, Jürgen Halasz, Vorsitzender des Vorstandes, Bundesverband Elektromobilität Österreich und Heimo Aichmaier, Geschäftsführer von Austrian Mobile Power.

Druckfähige Fotos zum Download unter:

http://markuswache.com/archiv/staedtetag_innsbruck_2016/

© Markus Wache

Mehr Informationen unter: www.staedtetag.at oder www.staedtebund.gv.at

Rückfragehinweise für Medien:

Österreichischer Städtebund, Presse

Silvia Stefan-Gromen; Tel: +43 (0) 676 8118 89983;

silvia.stefan-gromen@staedtebund.gv.at

Saskia Sautner, Tel.: +43 (0) 676 8118 89990;

saskia.sautner@staedtebund.gv.at