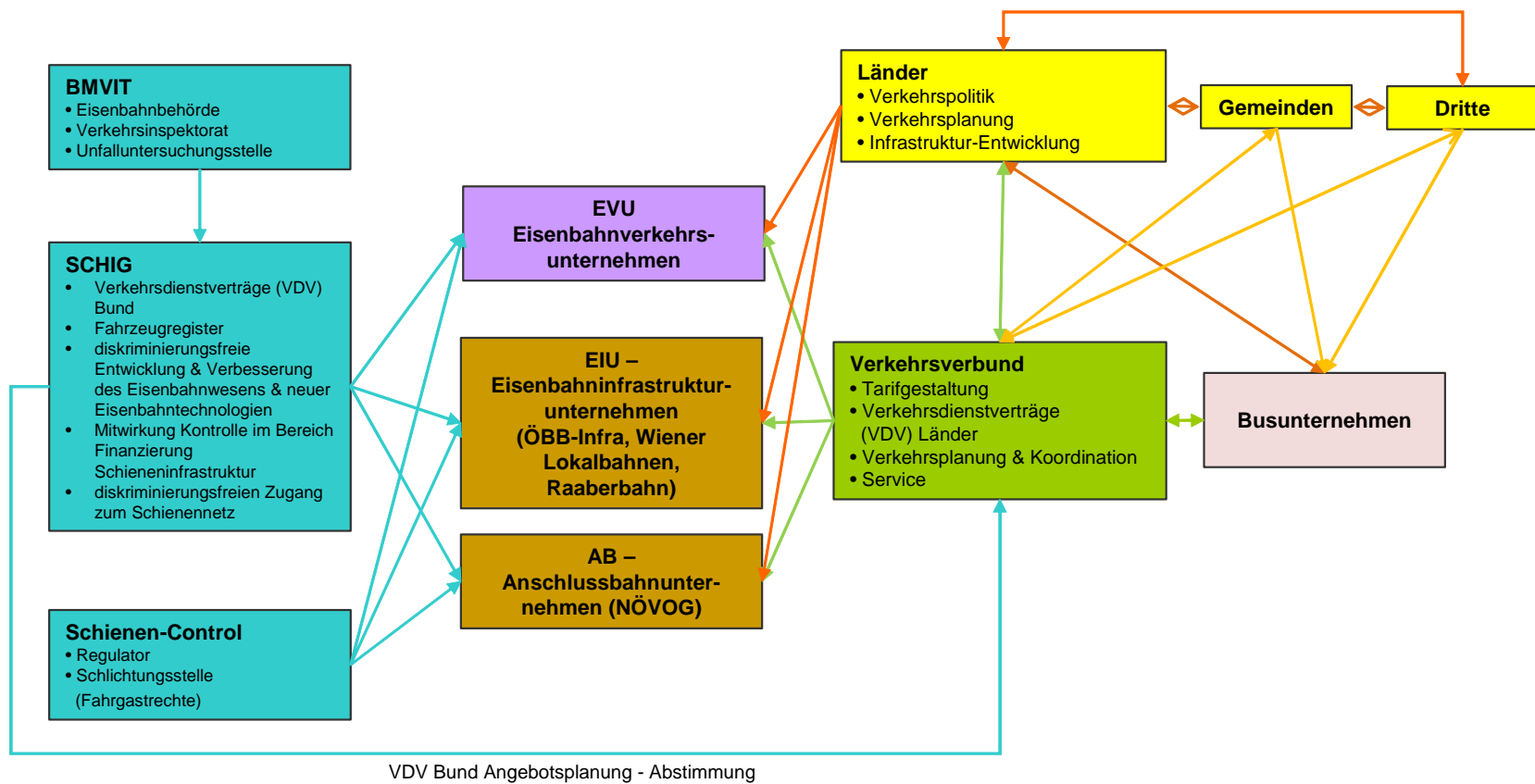


Bundesweite ÖV-Standards im Regionalverkehr

- Zur Lage
- Verkehrspolitischer Rahmen
- Methodik
- Herausforderungen
- Empfehlungen
- Siedlungspolitische Konsequenzen?

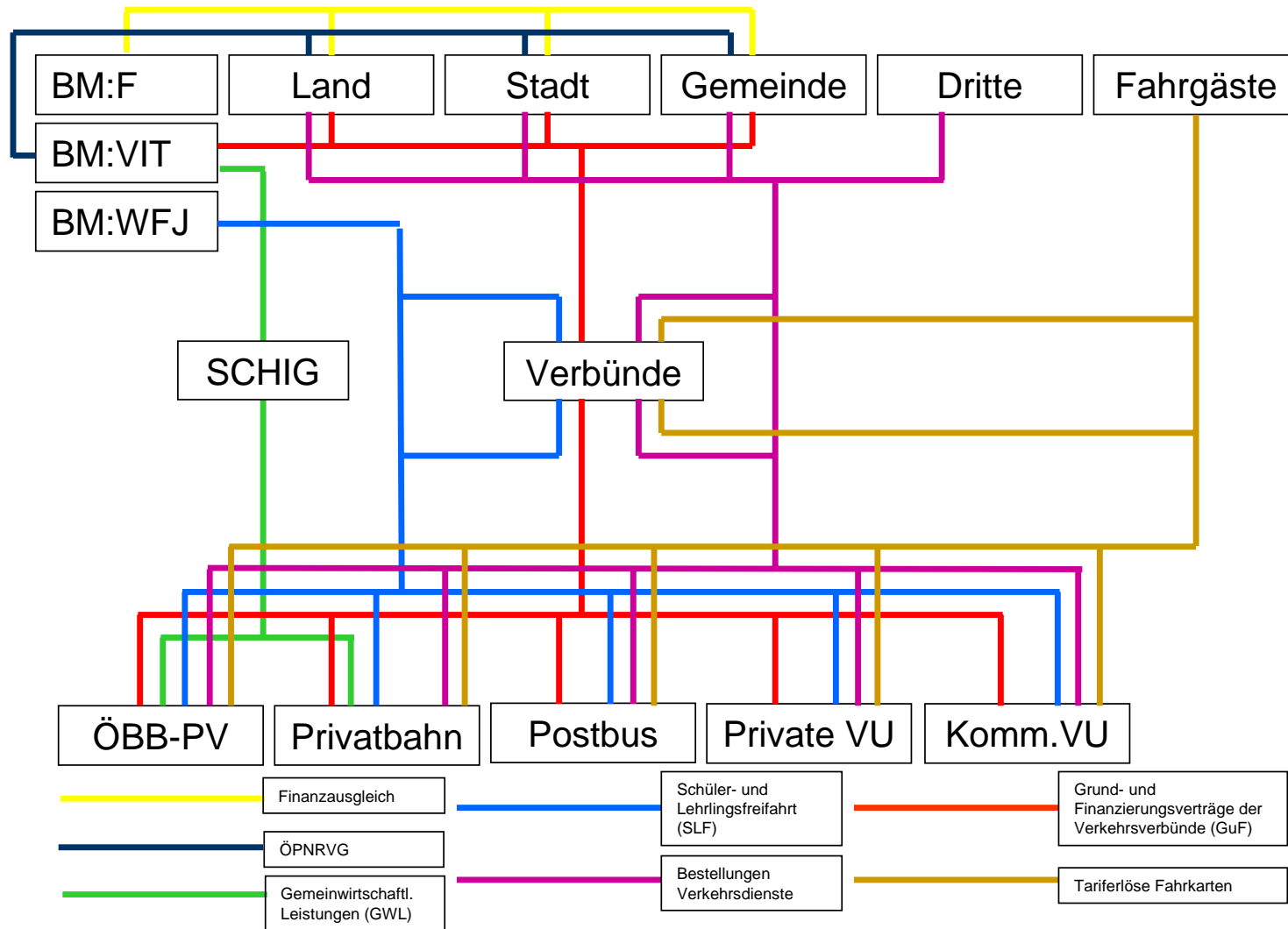
Zur Lage: Die Handlungsträger

Organisationsstruktur des ÖPNV in der Ostregion (vereinfacht)



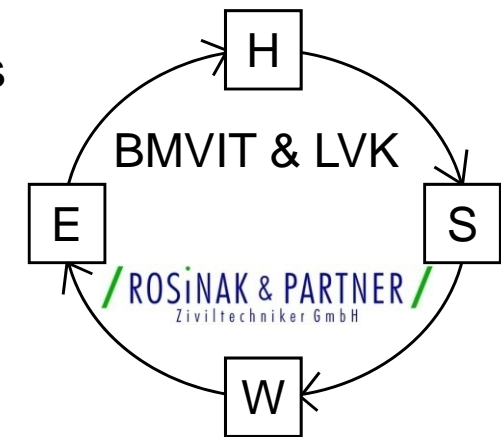
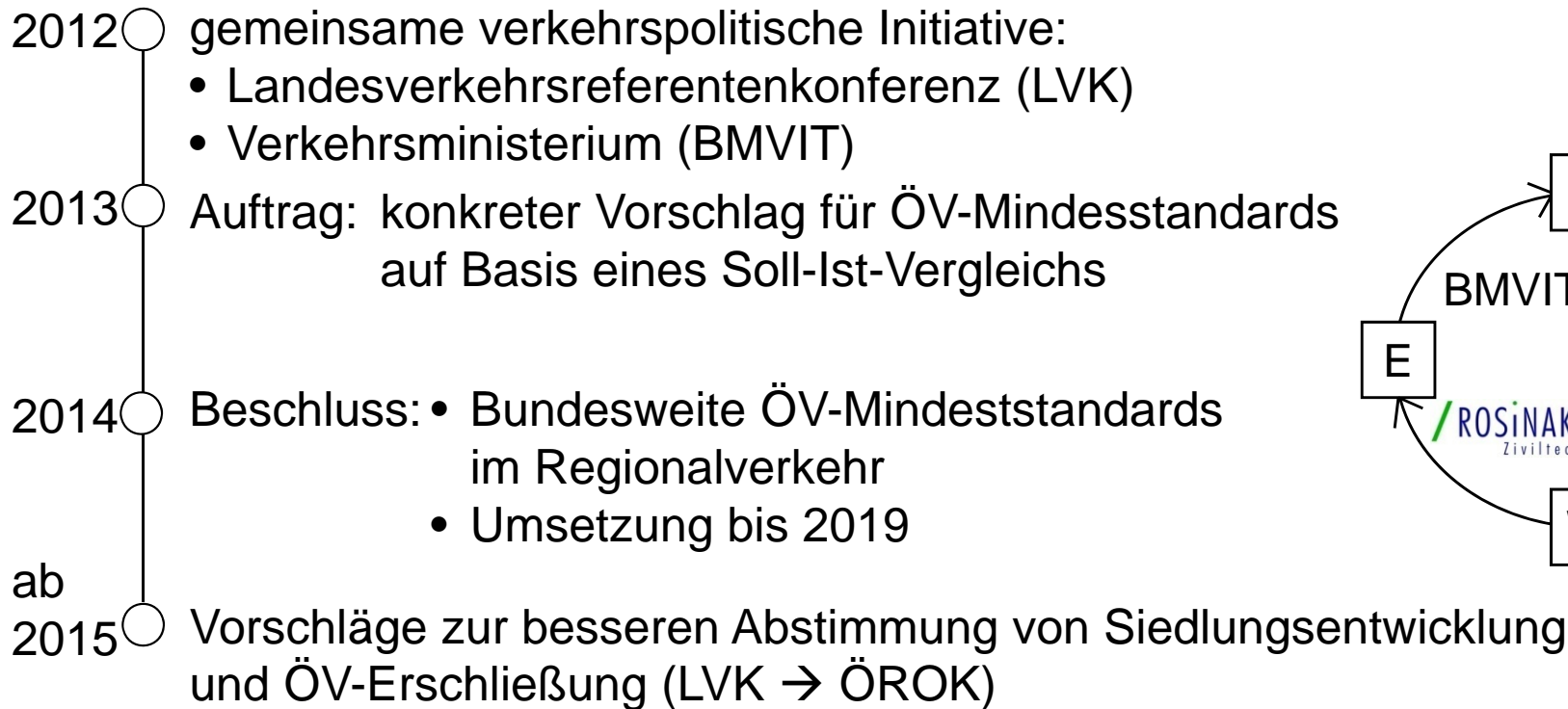
Quelle: Verkehrsverbund Ost-Region (2012)

Zur Lage: Die ÖPNV-Finanzierung in Österreich



Quelle: Verkehrsverbund Ost-Region (2012)

Verkehrspolitischer Rahmen



- H Ausgangshypothese
S Ist- Soll-Vergleiche
W Wirkungsrahmen
E (Vorläufiges) Ergebnis

Methodik

- (1) Definition und Abgrenzung von Siedlungskernen
- (2) Definition von regionalen und überregionalen Zentren
- (3) Vorschläge & Reflexion von Mindeststandards mit Hilfe von Soll-Ist-Vergleichen
- (4) Empfehlungen und verkehrspolitischer Beschluss

Herausforderungen

Siedlungskerne(n)

- sind geschlossene Siedlungsgebiete
- werden nach ihrer Größe klassifiziert und österreichweit GIS-basiert ermittelt und dargestellt
- werden ÖV-Haltestellen gemäß Fahrplan 2014 (VAO) zugeordnet

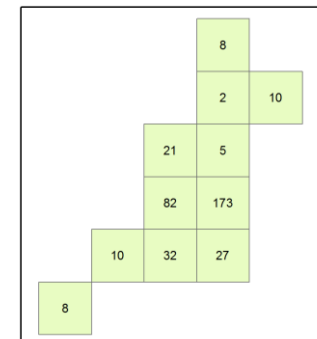
ÖV-Standards

- gelten für die festgelegten Siedlungskerne
- gelten **nicht** für Streusiedlungen abseits von Siedlungskernen

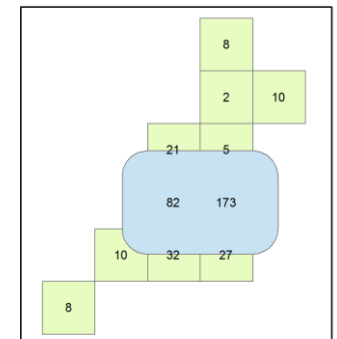
Abgrenzung von Siedlungskernen

Quelle: Amt der Kärntner Landesregierung (2012)

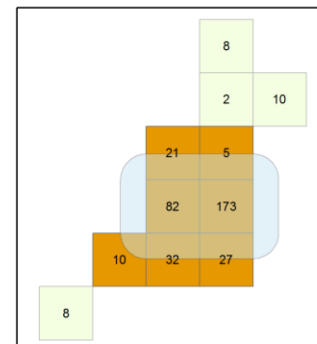
- Rasterzellen 250 x 250 m
- Einwohner je Rasterzelle
- Rasterzellen > 50 Einwohner
- Puffer: Einwohner im Umfeld
- Verschmelzung zu Siedlungskern



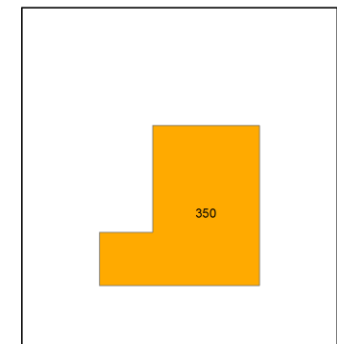
1. Rasterzellen mit min. einem EW



2. 120m Puffer um Rasterzellen mit min. 50 EW



3. In den Puffer fallende Rasterzellen werden aggregiert.



4. Siedlungskern

Österreichs Siedlungskerne

Siedlungskern- klassen	Siedlungskerne		EinwohnerInnen	
	abs	%	abs	%
unter 51 EW	1)	1)	1,342.729	20
51 – 100 EW	533	9	43.986	1
101 – 250 EW	2.741	44	451.862	7
251 – 500 EW	1.277	21	445.804	7
501 – 1.000 EW	757	12	529.281	8
1.001 – 2.500 EW	528	9	815.172	12
2.501 – 5.000 EW	188	3	650.912	10
mehr als 5.000 EW	132	2	2,407.967	36
Gesamt (ohne Wien)	6.156	100	6,687.713	100

1) werden nicht als Siedlungskerne definiert

- **20 % der EW leben nicht in Siedlungskernen (ohne Wien).**
- **49 % (inkl. Wien) leben in Städten mit mehr als 5.000 EW.**
- **Ca. 30 % der Bevölkerung lebt in Siedlungskernen für die Mindeststandards im Quellverkehr relevant sind.**

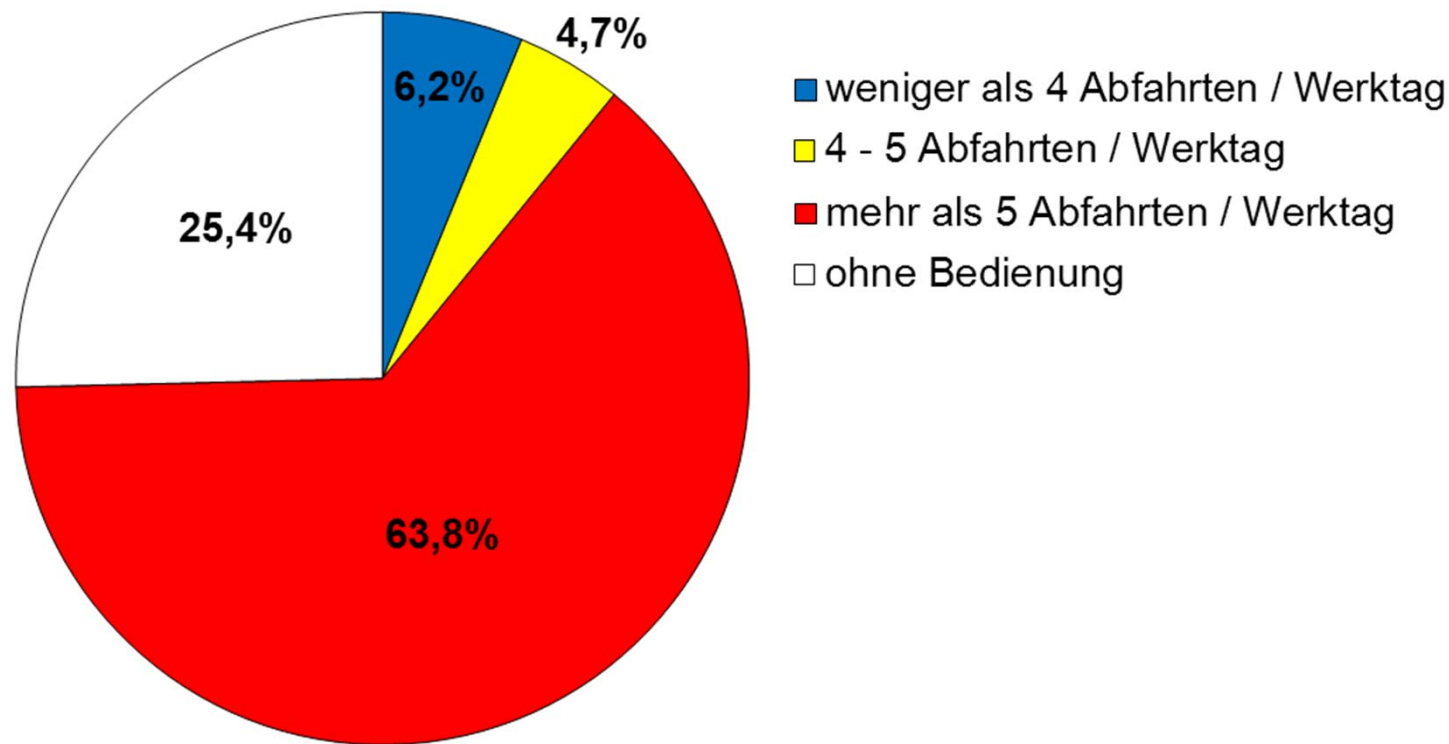
Vorschlag für ÖV-Angebotsstandards

	Siedlungskerngröße in EW				
	251 – 500	501 – 1.000	1.001 – 2.500	2.501 – 5.000	> 5.000
Zielunabhängiger Bedienungsstandard					
Bedienungsstandard zum nächsten regionalen Zentrum					
Bedienungsstandard zum nächsten überregionalen Zentrum					

Ziele: → österreichweite Verbesserung der ÖV-Mindestbedienung
→ realistisch (mittelfristig) umsetzbar

Siedlungsgebiete mit 50 – 250 Einwohnern

EinwohnerInnen



- Auch die kleinen Siedlungsgebiete sind im ÖV erschlossen.
- Die ÖV-Bedienung von Siedlungssplittern (< 50 EW) ist nicht bekannt.

Zentren

Regionale Zentren

- vollausgestattete Hauptorte der politischen Bezirke bzw. Gerichtsbezirke, Zentrale Orte der Stufe 3
- Abstimmung mit den Raumplanungsabteilungen der Bundesländer

Überregionale Zentren

Landeshauptstädte	Größere Statutarstädte
Wien	Krems an der Donau
Graz	Wiener Neustadt
Linz	Steyr
Salzburg	Wels
Klagenfurt	Leoben
Innsbruck	Villach
St. Pölten	
Bregenz	
Eisenstadt	

Ermittlung der ÖV-Erschließung

- Suche von ÖV-Haltestellen, die max. 250 m vom Siedlungskern entfernt sind
- Auswahl der Haltestelle mit der besten Bedienung (VAO 2014) („Referenzhaltestelle“) an Werktagen (in der / außerhalb der Schulzeit)
- Ist-Soll-Vergleiche der Erschließungsqualität mit Verkehrsmodell (VISUM), Verbindungen zum nächsten
 - höherrangigen ÖV-Knoten
 - regionalen Zentrum
 - überregionalen Zentrum

Empfehlungen für bundesweite ÖV-Angebotsstandards

Siedlungskern- größe (EW)	ÖV-Angebot (Kurspaare / Werktag) zum					
	ÖV-Knoten		regionalen Zentrum		überregionalen Zentrum	
	MA	NA	MA	NA	MA	NA
> 250		4				
> 500	4			6		
> 1.000			6	8		6
> 2.500			8	13		8
> 5.000					13	13

MA Mindestangebot

NA nachfrageabhängiges Angebot

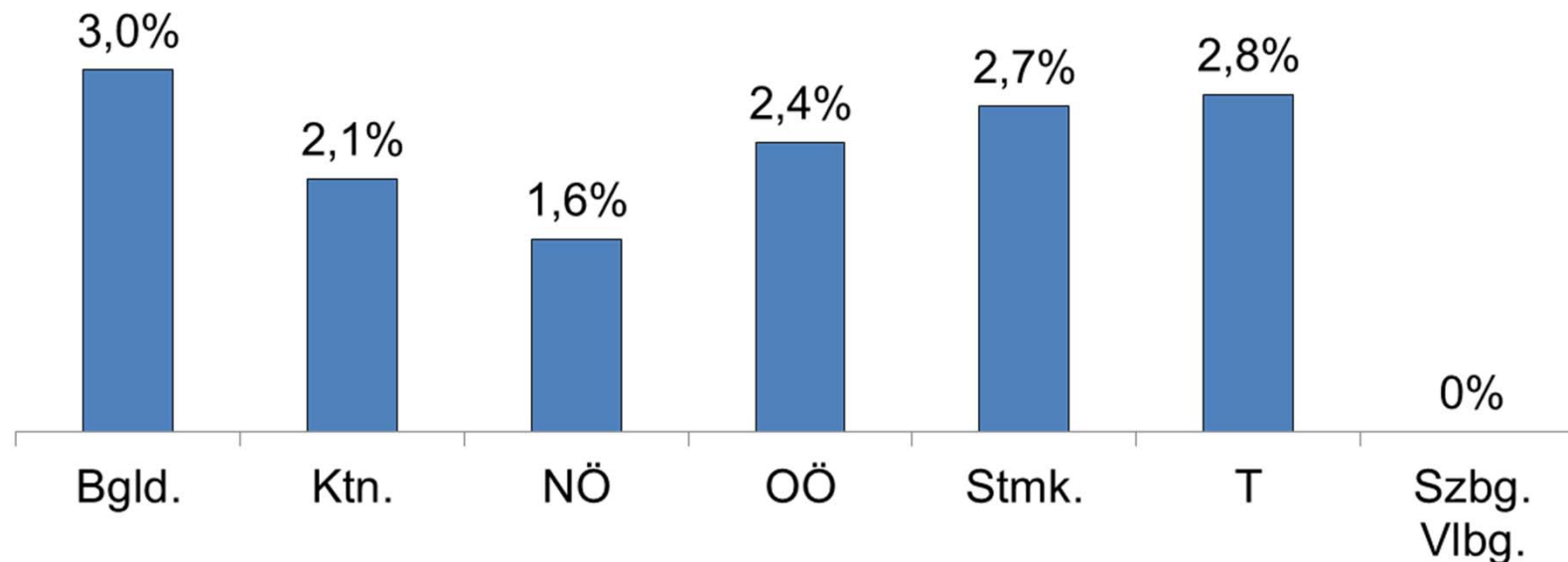
Nachfragekomponente

- Für die Festlegung von nachfrageorientierten Standards soll als Bemessungsgrundlage der schwächst belastete Linienabschnitt herangezogen werden.
- Die Nachfrage soll durch eine harmonisierte Erhebungs- und Berechnungsmethodik ermittelt werden.
- Für die Ermittlung der nachfrageabhängigen Mindeststandards werden folgende Anforderungen festgelegt:
 - Mindestauslastung eines Busses mit 50 Sitzplätzen mit 10 % der Sitzplatzkapazität / Werktag

Wirkungen

→ Verbesserung des ÖV-Angebots für

- 130.000 EW bei nachfrageunabhängigen Standards
- 450.000 EW bei nachfrageabhängigen Standards
- 3 – 10 % der EW in Siedlungen < 5.000 EW



EinwohnerInnen in allen Siedlungskernen (ohne Wien)

Siedlungsentwicklung & ÖV-Erschließung

- Verkehrs- und raumordnungspolitischer Dauerbrenner, wenig Erfolge
- Ziel: Schaffung einer österreichweiten Grundlage zur besseren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und ÖV-Erschließung durch die Entwicklung eines Systems von ÖV-Güteklassen für Standorte und Gebiete
- Aufgabe: einheitliches Modell unter Würdigung der unterschiedlichen Siedlungsstrukturen:
 - U-Bahn in Wien
 -
 -
 -
 - Busangebot im ländlichen Raum