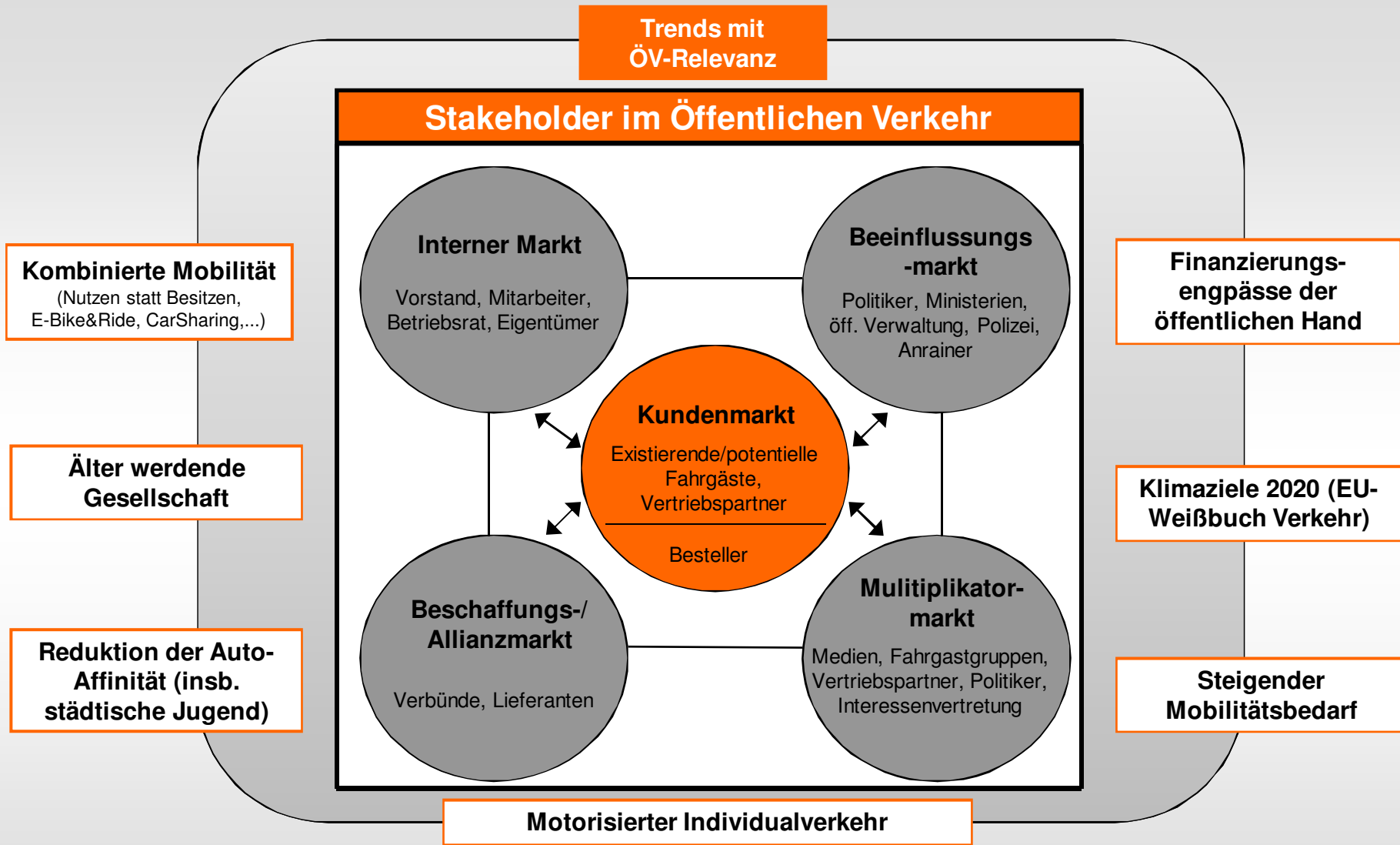


A woman with long blonde hair, wearing a white dress and carrying a brown handbag, stands on a modern train platform. She is looking towards a train that is partially visible in the background. The platform has a tiled floor and a ceiling with recessed lighting. On the left, there is a glass wall with a sign that includes an arrow pointing left and the text 'Hauptbahnhof' and 'S-Bahn'.

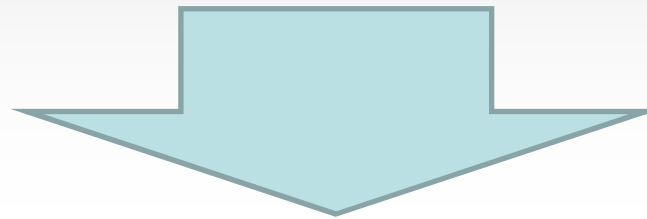
ÖVG Jahrestagung

Strategien zur Attraktivierung des ÖPNV



Attraktiv ist, was bei freier Wahlmöglichkeit von den Menschen angenommen wird.

Es gibt einen erheblichen Anteil an nicht wahlfreien Fahrgästen, die den ÖPNV nutzen, obwohl er für sie nicht zwingend attraktiv sein muss.



ÖPNV muss nicht zwingend attraktiv sein um angenommen zu werden, aber attraktiv sein hilft neue Fahrgäste zu gewinnen.

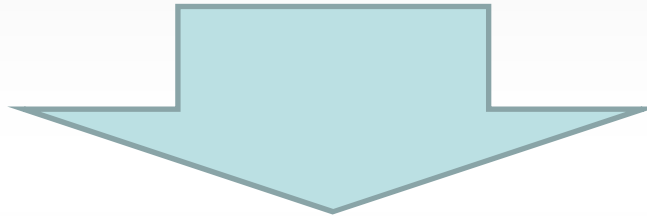
ÖPNV ist ein Element der Daseinsvorsorge und steht im Wettbewerb zu:
Rad fahren, zu Fuß gehen, MIV.

Daher gilt: ÖPNV muss attraktiver werden, sonst wird er wenig angenommen!

Den Bedürfnissen der BürgerInnen angepasste Mobilitätsangebote!

Die Wege und Bedürfnisse der Menschen sind die Grundlage für die Planung und nicht die Ideen der Planer!

Angebote im Zuge einer Bürgerbeteiligung abgestimmt mit den BürgerInnen



- Flächendeckendes, bedarfsgerechtes Linienangebot (Linz max. 500m zur nächsten Haltestelle)
- Zweckmäßige, bedarfsgerechte und attraktive Verknüpfungen der Linien; Linienführung und Takte!
- Intermodale Verknüpfungen über alle Verkehrsanbieter hinweg, z.B. NVD
- Möglichst viele Direktverbindungen (Regio-Busse und Bahnen ins Zentrum!)

Attraktiver ÖPNV bedeutet auch:

- Bedarfsorientierte Taktzeiten (Linz HVZ: Strab 4 Min.; O-Bus 10 Min.; Bus 15 Min.)
- Multimodale Angebote für alle Verkehrsformen wie Fuß, Radnutzung und Radverleih, gesamt ÖPNV, Anruf-Sammeltaxi, Car Sharing, Tourismus, Tür zu Tür Angebote
- Integrierte Verkehrsformen wie Taxibus-Rufbus-Landbus-Stadtbus-Bahn (Vorarlberg)
- Behindertengerechte, moderne, saubere Fahrzeuge und Haltestellen
- Einfache und leicht zugängliche Information über die gesamte Reisekette durch:
 - Ausreichende und merkbare Fahrpläne
 - Echtzeitauskunft an den Haltestellen
 - Nutzung neuer Medien wie Internet, EFA, Handy Apps
- Gut geschultes und freundliches Personal
- Einfache und leistungsgerechte Tarife
- Einfache Kaufmöglichkeit von Fahrscheinen
- Fahrgastbüros und Mobilitätszentren, Call Center, Internet und Handy Self-Service
- Kundenorientiertes Beschwerdemanagement



Denken mit dem Kopf der Kunden!

Durch regelmäßiges Messen der Kundenzufriedenheit können die LINZ LINIEN gezielt Schwachstellen identifizieren und auf Kundenbedürfnisse und Ansprüche im ÖPNV reagieren.

Generell besteht beim bestehenden Angebot der LINZ LINIEN die hohe Zufriedenheit von 85 %.

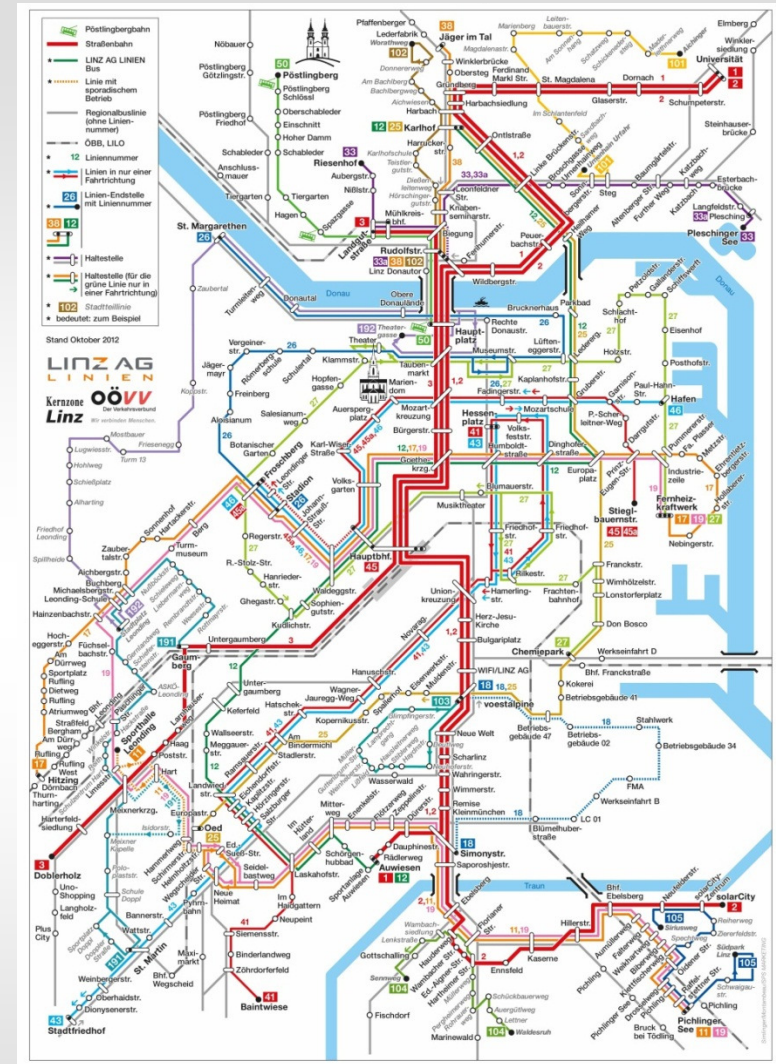
Auszug aus dem Kundenmonitoring 2010:

Derzeitige
ZUFRIEDENHEIT in Prozent

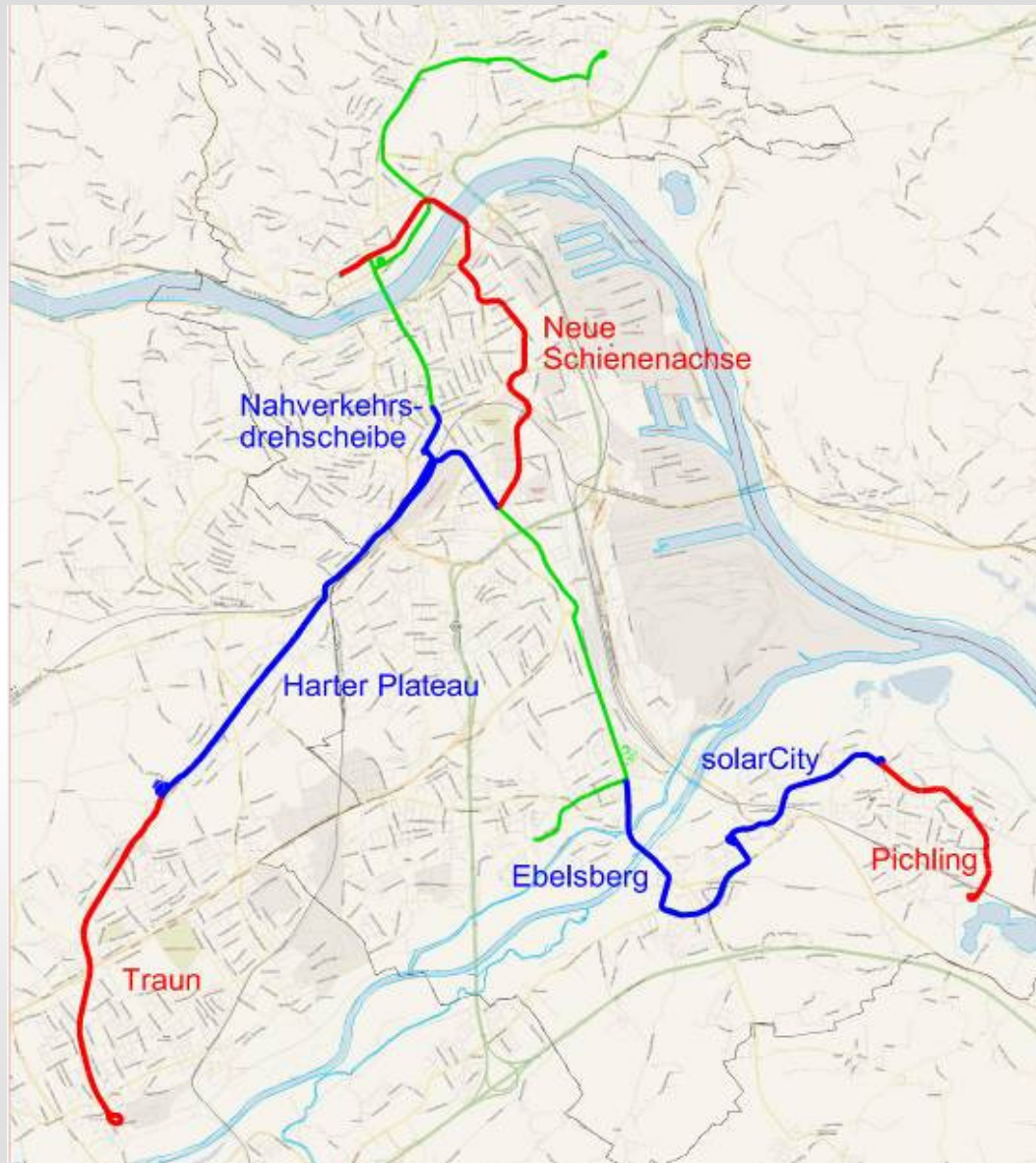
FAHRGASTINFORMATIONEN VOR ORT:	<input type="text"/>	96 %
FAHRZEUGFLOTTE:	<input type="text"/>	96 %
HALTESTELLENAUSSTATTUNG:	<input type="text"/>	92 %
PÜNKTLICHKEIT:	<input type="text"/>	90 %

Was bedeutet attraktiver ÖPNV in Linz?

Bedienungsgebiet:	120 km ²
EinwohnerInnen:	220.761
Streckenlänge:	197,57 km
Linien:	32
Platz-km:	1.155,17 Mio.
Haltstellenabstand:	449 m
Reisegeschwindigkeit:	19,7 km/h
Mittlere Reiselänge:	4,1 km
Modal Split:	24 %
Beförderte Personen:	101,94 Mio.



Neue Verkehrsprojekte Linz und Traun



Grün: Altbestand
Blau: Erweiterungen ab 2002
Rot: Projekte in Planung

Straßenbahn Ebelsberg

Projekt umgesetzt

Inbetriebnahme:
September 2002

Streckenlänge: 3,7 km

Investitionskosten:
€ 28,5 Mio.



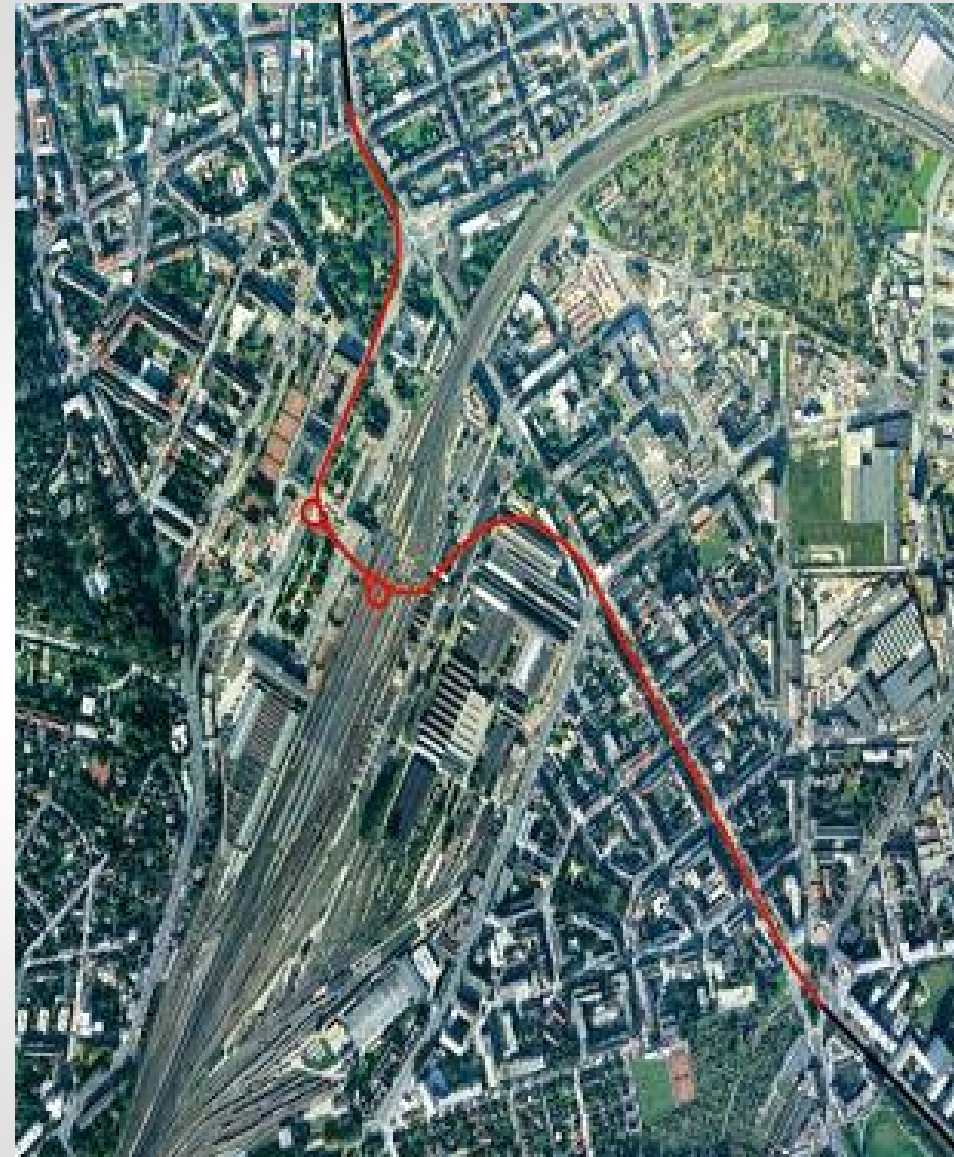
Nahverkehrs-drehscheibe Hauptbahnhof

Projekt umgesetzt

Inbetriebnahme:
September 2004

Tunnellänge:
1,9 km

Investitionskosten:
€ 77 Mio.



Straßenbahn solarCity

Projekt umgesetzt

Inbetriebnahme:
September 2005

Streckenlänge:
2,3 km

Investitionskosten:
€ 14,5 Mio.



Revitalisierung und Streckenverlängerung Pöstlingbergbahn

Projekt umgesetzt

Baubeginn im März 2008

Eröffnung im Mai 2009

Neue Streckenlänge: 4,14 km

Neuer Streckenverlauf:
Hauptplatz - Pöstlingberg

Investitionskosten: € 35 Mio.



Straßenbahn Harter Plateau

Projekt umgesetzt

Termine:

Baubeginn Februar 2009

Inbetriebnahme 13. August 2011

Strecke:

Streckenlänge 5,3 km

davon 1,3 km Tunnel

9 Haltestellen

Kosten:

Budget Basis Jänner 05 € 150 Mio.

Budget valorisiert € 195 Mio.

Istkosten € 138 Mio.

Sehr gute Auslastung!



Straßenbahn Harter Plateau



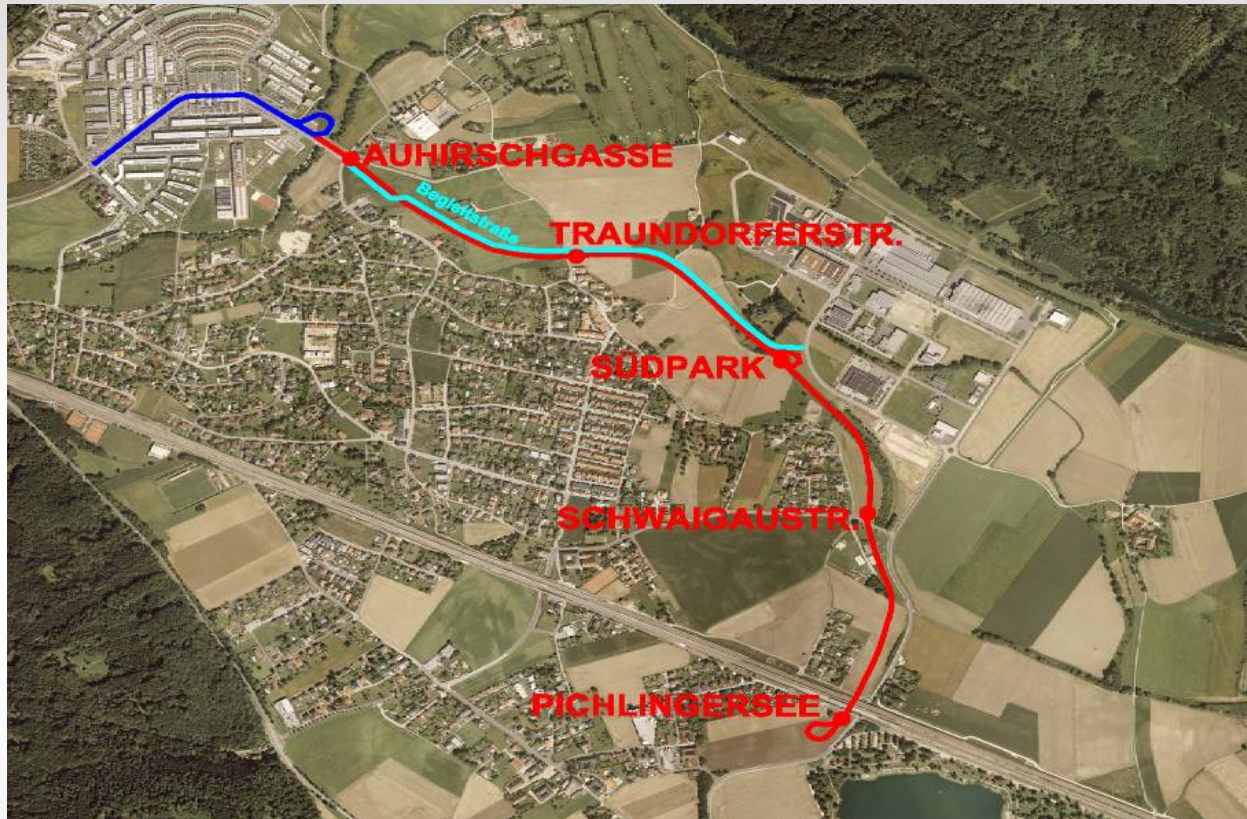
Straßenbahnverlängerung Traun



Projekt in Planung

- Projekterrichtung Land OÖ
- Betrieb LINZ LINIEN
- Kosten Errichtung inkl. Fahrzeuge ca. € 70 Mio.

Straßenbahnverlängerung Pichling



Projekt in Planung

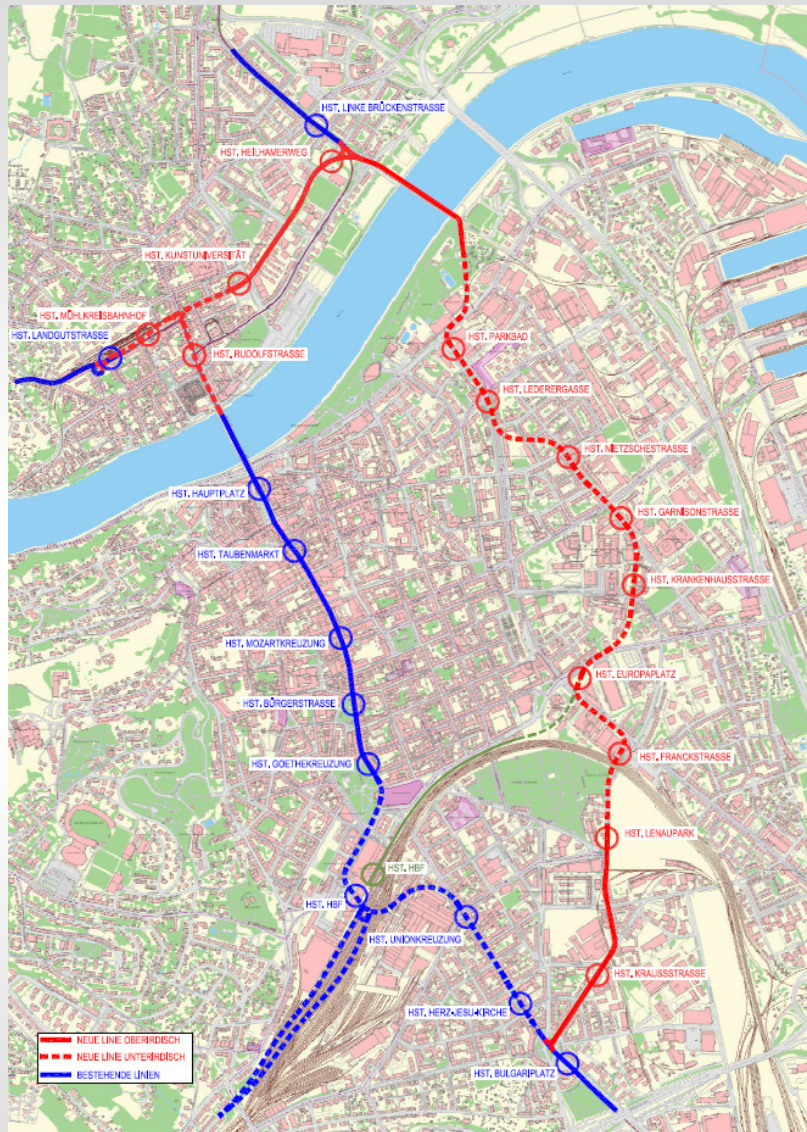
**Erweiterung in zwei
Abschnitten:**

Abschnitt 1:
Verlängerung bis
Südpark

Abschnitt 2:
Verlängerung bis
Pichlingersee

Gesamtkosten:

rd. € 9,63 Mio. (ohne Grundkosten und Fahrzeuge)



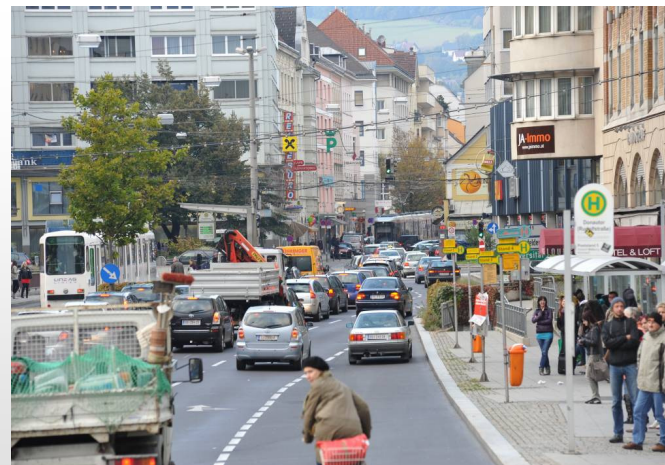
Projekt in Planung

Neue Schienenachse Linz

• Planungsphase gestartet – Vorprojekt abgeschlossen

- Gesamtlänge: 6,6 km
- Freie Strecke: 3,0 km
- Tunnelstrecke: 3,6 km (3,2 km OBW; 0,4 km GBW)
- 16 Haltestellen (10 unterirdisch; 6 oberirdisch)
- Voraussichtliche Kosten: rd. € 353 Mio. (ohne Donaubrücke)

Verkehrs-Situation Hauptstraße/Hinsenkampplatz



Was heißt attraktiver ÖPNV in Linz?



Was heißt attraktiver ÖPNV in Linz?



Wer macht attraktiven ÖPNV in Linz?



Der Kunde steht im Mittelpunkt!

- Die persönliche Mobilität wird in Zukunft stark zunehmen.
- Die strategische Ausrichtung der Verkehrsverantwortlichen an den Bedürfnissen der Bevölkerung ist unverzichtbar.
- Der Ausbau des ÖV muss ökologische und ökonomische Aspekte berücksichtigen
- Der verantwortungsvolle und nachhaltige Umgang mit Ressourcen fordert den Ausbau der E-Mobilität und alternativer Antriebsformen
- Mit einem Anteil von 73 % E-Mobilität durch Straßenbahn und Obus liegen die LINZ AG LINIEN sehr gut
- Ständige Erweiterungen der Bus- und Straßenbahnlinien und des Fahrplanangebotes kommen dem Bedarf nur bedingt nach



Die finanziellen Leistungen des österreichischen Straßenverkehrs 2012

Einnahmen des österreichischen Bundeshaushaltes aus verkehrsabhängigen Steuern, Abgaben und sonstigen öffentlichen Zahlungen

	<u>in Mrd. Euro</u>
Mineralölsteuer	4,01
Mehrwertsteuer Kraftstoffe	1,376
Mehrwertsteuer Kfz-Erwerb*	1,634
Mehrwertsteuer sonstige Leistungen (Reparaturen, etc.)*	0,996
Kfz-Steuer (davon zweckgebunden für ÖV: 0,0247 = ca. 51%)	0,045
motorbezogene Versicherungssteuer	1,728
Normverbrauchsabgabe	0,507
Versicherungssteuer*	0,315
Mauten Lkw (Asfinag)*	1,062
Mauten: Pkw-Vignetten (Asfinag); inkl. Ersatzmaturen*	0,368
Mauten: Pkw-Streckenmaturen (Asfinag)*	0,131
sonstige Steuern, Abgaben und finanzielle Leistungen*	0,29
Summe:	12,462

* Werte für 2011 bzw. Berechnungen auf Basis von Werten aus 2011

Quelle: ÖAMTC

Zweckbindung der Verkehrseinnahmen für den Öffentlichen Verkehr!

Die Strategie zur Attraktivierung des ÖPNV heißt...



...Vorrang für Bus und Bahn!



Danke für Ihre Aufmerksamkeit.



Kontakt:

Ing. Mag. Albert Waldhör

Geschäftsführer LINZ LINIEN GmbH

A-4020 Linz, Wienerstraße 151

Tel. +43/732/3400/7400

Fax +43/732/3400/7403

E-Mail: a.waldhoer@linzag.at

Internet: <http://www.linzag.at>