



Bericht zum „Kommunalen Dialog“ der Kommunalkredit in Zusammenarbeit mit der GSV zum Thema „Kommunale Verkehrslösungen im regionalen Verbund“

Alois Steinbichler, Kommunalkredit Austria, hieß alle Anwesenden zum dritten kommunalen Dialog der Kommunalkredit in Kooperation mit der GSV herzlich willkommen. Die ersten beiden kommunalen Dialoge drehten sich um die Themen Gewährleistung künftiger Pflegeinfrastruktur und die Zukunftsfähigkeit unserer Infrastruktur. Beim Thema „Kommunale Verkehrslösungen im regionalen Verbund“ sieht Steinbichler eine weite Themenpalette. Verkehr ist neben Energie & Umwelt, Soziale Infrastruktur und Kommunales ein sehr wesentliches Geschäftsfeld für die Kommunalkredit, Steinbichler: „Wir bieten unseren Kunden sowohl bei der Finanzierung als auch in Form von Beratung unsere Hilfe an. Die Kommunalkredit Public Consulting bietet Förderlösungen für Verkehrsansätze wie Z.B. E-Mobility an.“

Regionaler Verkehr braucht funktionale, nicht politische Einheiten

Ortfried Friedreich, Axis Ingenieurleistungen, machte gleich zu Beginn seines Vortrages auf einen gängigem Irrtum in der Verkehrsplanung aufmerksam: „Der Weg (= Verkehr) ist nicht das Ziel. Die Aktivitäten am Ende des Weges muss betrachtet werden.“ Aktivitäten von Menschen halten sich aber nicht an Gemeindegrenzen, weshalb Zusammenhänge über politische Grenzen und damit über Gemeindegrenzen hinaus betrachtet werden müssen. Statt in politischen Verwaltungseinheiten sollte in funktionalen Planungseinheiten gedacht werden. Zwischen Bezirken und Gemeinden sind daher die Kleinregionen, wie es sie z.B. in Niederösterreich schon gibt, ein sinnvoller Ansatz. 85 Prozent der 573 niederösterreichischen Gemeinden sind bereits Mitglied in einer der 58 Kleinregionen. Auf der Ebene der Kleinregionen können Kooperationen bei der Daseinsvorsorge, Verwaltung und Raumentwicklung entstehen. Verkehr ist auf dieser Ebene nicht der wesentlichste Aspekt.

Auf historischen Achsen wird Verkehr geplant, zwischen diesen Achsen ist hingegen nicht viel los, kritisierte Friedreich die derzeitige Situation. Auf kurzen Strecken bis fünf Kilometer ist der Umweltverbund (Fußgänger, Radfahrer, Öffentlicher Verkehr) eine hervorragende Alternative zum Pkw. Allerdings werden 60% dieser Kurzstrecken mit dem Kfz zurückgelegt. Der öffentliche Verkehr wird bei so kurzen Strecken aus wirtschaftlichen Gründen oft nicht angeboten.

Der Binnenverkehr einer Region darf nicht unterschätzt werden

Der klassische Pendlerverkehr wird weniger, der Einkaufs- und Freizeitverkehr hingegen wird mehr. Die größten Fahrtleistungen werden bereits im Freizeitverkehr zurückgelegt, Friedreich: „Das ist z.B. die Fahrt in die Berge am Wochenende“. Im Bezirk Korneuburg macht der Pendlerverkehr nach Wien nur mehr 18% des Gesamtverkehrs aus. Der Anteil vom Binnenverkehr im Bezirk Korneuburg ist mit 70% deutlich höher, Friedreich: „Im Binnenverkehr fehlen aber oft gute Lösungen“. Auf Gemeindeebene gebe es dafür oft Lösungen, leider aber zu wenig gemeindeübergreifende, Friedreich: „Der mangelnde Dialog zwischen den Kommunen erzeugt Verkehrsprobleme. Die Gemeinden sollen miteinander kooperieren und zwar ohne dass eine der Gemeinden draufzahlt.“ Im Bezirk Korneuburg gibt es mehr Einpendler als Auspendler, weil Arbeitsplätze vor Ort sind.

Allerdings haben diese Arbeitsplätze meist keinen ÖV-Anschluss. Manche Firmen haben zwar Shuttles zur nächsten öffentlichen Verbindung eingerichtet, aber leider haben das nicht alle getan, wodurch viel MIV entstanden ist. Es gibt auch positive Beispiele wie aktivitätsbezogene Verkehrslösungen in Tourismusregionen, die sich bewährt haben. Regionalbahnen, wie aktuell z.B. die Zillertalbahn, brauchen von Land und Gemeinden Unterstützung, um deren Betrieb aufrechterhalten zu können, Friedreich: „Das ist das übliche Schicksal des ÖV in ländlichen Gebieten.“

In den Planungsprozess dürfen nicht nur technische Ziele einfließen, es müssen vor allem die Bedürfnisse der Menschen befriedigt werden, Friedreich: „Verkehrslösungen müssen begeistern!“ Es müsse überlegt werden, wie das Endprodukt (Betrieborganisationskonzept, Ordnungspolitik und Anreizsysteme) aussieht und nicht die „Hardware“ also die Infrastruktur. Es muss alles bedacht werden und nicht einfach nur die Basisfunktionen, Friedreich: „Die Akzeptanz eines Projektes wird erst nach Protest der Bürger hinterfragt.“ Es muss Mut geben, einmal etwas wegzulassen. Leere öffentliche Verkehrsmittel könnten z.B. eingespart und Alternativen geprüft werden. Was ist notwendig und was nicht? Jedes Projekt muss ökologisch, wirtschaftlich und gesellschaftlich nachhaltig verantwortlich sein. Friedreich hat in Österreich das Gefühl, dass wir mit Normen und Vorschriften überbordet sind. Ein Anrufsammeltaxi wäre gemeindeübergreifend sinnvoll, dafür müsse es allerdings eine gesetzliche Auflockerung geben, denn derzeit sind solche Angebote nur innerhalb einer Gemeinde nutzbar. Generell gibt es keine großen Patentlösungen, Friedreich will individuelle Lösungen, die im Dialog gefunden werden sollen.

Einen breiten Zugang zum öffentlichen Verkehr kann es nicht für jede Gemeinde geben

Friedrich Zibuschka, Land Niederösterreich, betonte, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs in Niederösterreich trotz des steigenden Motorisierungsgrades unverändert ist. Niederösterreich ist ein Flächenland, womit ein breiter Zugang zum öffentlichen Verkehr – aus wirtschaftlichen Gründen – nur mit P&R Anlagen möglich ist. Daher sollen P&R Anlagen und S-Bahnen ausgebaut werden. In peripheren Gebieten hat das Land in zusätzliche Busse mit Bahnanbindung investiert. Zusätzlich sollen vorhandene Takte verdichtet und neue Fahrzeuge angeschafft werden. Wobei jede Verbesserung in die Qualität des öffentlichen Verkehrs zusätzliche finanzielle Mittel erfordert. 1999 hat der Bund noch das gesamte öffentliche Verkehrsangebot bezahlt, heute zahlen die Länder 12% des Angebots, Tendenz steigend, Zibuschka: „Neue öffentliche Verkehrsangebote müssen sich daher Bund und Länder gemeinsam leisten.“

Zibuschka ist aber auch die kleinregionale Mobilität wichtig. 30% der Landesflächen Niederösterreichs sind mit Anrufsammeltaxis ausgestattet. Es gibt eine Gemeindebus-Initiative. Mikro-ÖV Systeme können beim Thema kleinregionale Mobilität ebenfalls helfen.

Zusammenarbeit zwischen Gebietskörperschaften existiert

Auf die Frage der Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften antwortete Zibuschka, dass es auf Länderebene mit der Planungsgemeinschaft Ost Abstimmungen zwischen Wien, Niederösterreich und dem Burgenland gibt. Alle zwei bis drei Monate finden hier Treffen der Steuerungsgruppe statt. Trotz der Abstimmung gibt es natürlich regionale Interessen. Die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit in Form freiwilliger Zusammenschlüsse von mehreren Gemeinden gibt es.

Zum Impulsvortrag von Friedreich stelle Zibuschka klar, dass nur Projekte, die auch akzeptiert werden, gebaut werden. Oft dauert es aber sehr lange, die Akzeptanz zu finden. Durch Informationen und Dialog entsteht dann die Akzeptanz.

Zur Raumordnung merkte Zibuschka an, dass es heute keine Einkaufszentren auf der grünen Wiese mehr gibt. Das Einkaufszentrum G3 war definitiv das letzte, dieses hatte noch die rechtliche Basis, die es jetzt nicht mehr gibt. Generell wird jetzt das Achsenkonzept verfolgt, das heißt, dass Betriebsansiedlungen etc. an bestehenden Achsen erfolgen sollen, wo die Infrastruktur bereits vorhanden ist.

Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist für jede Gemeinde wichtig

Walter Leiss, Österreichischer Gemeindebund, strich die hohe Bedeutung der Infrastruktur für die österreichischen Gemeinden hervor. Leiss: „Die Verkehrsinfrastruktur ist für die gesamte kommunale Entwicklung sehr wesentlich.“ Allerdings kann nicht jede Ortschaft einen Hochleistungsanschluss haben bzw. besitzen.

Die Gemeinden haben laut Gemeindefinanzbericht zwar nach Maastricht Überschüsse erwirtschaftet, allerdings zu Lasten dringend notwendiger Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Diese Investitionen fehlen jetzt sowohl der Wirtschaft als auch den Kommunen. Eine überregionale Infrastruktur kann die Gemeinde nicht finanzieren, denn die Leistungen kommen von „oben“ über den Finanzausgleich. Wenn über diesen Finanzausgleich zu wenig Mittel kommen, sind der Gemeinde oft die Hände gebunden. Zusätzliche Abgaben auf Gemeindeebene zur Finanzierung sind nicht möglich, da große Unternehmen etc. meist fehlen und die Mittel von den Menschen in den Gemeinden kaum eingefordert werden können.

Thomas Duschek, Wiener Lokalbahnen (WLB), betonte dass die Badner Bahn zwar ein wesentlicher Teil der WLB ist, aber auch der Buslinienverkehr, die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Menschen und der Güterverkehr für die WLB sehr wichtig sind. Die Badner Bahn selbst ist bereits 140 Jahre alt und befördert täglich 30.000 Menschen. Zum Vergleich: Die Zahl der ÖV-Pendler nach Wien liegt bei 70.000 Menschen. Die Badner Bahn hat laut Duschek Potential und Zukunft. Das hat mittlerweile auch Wien und Niederösterreich erkannt. Aus diesem Grund soll der Takt der Bahn zukünftig noch weiter verdichtet werden, bis 2025 erwartet Duschek 40% mehr Fahrgäste. Für diesen Schritt gibt es auch in Wien Potential, Duschek: „Im Süden Wiens gibt es den schlechtesten Modal Split in Bezug auf den öffentlichen Verkehr.“ Vorrangig in Niederösterreich sollen auch noch weitere Schnittstellen zur Bahn geschaffen werden. Allerdings gibt es auch bei der WLB die von Zibuschka angesprochene Finanzierungsproblematik, Duschek: „Die Privatbahnen müssen nach wie vor vehement um erforderliche Mittel kämpfen.“ Die Abrechnung erfolgt nach gefahrenen Kilometern, Triebfahrzeuge müssen daher vorfinanziert werden, was viele Privatbahnen an den Rand der Verschuldungsgrenze treibt.

Zibuschka stimmte Duschek zu, die Badner Bahn soll jedenfalls im Bestand attraktiviert werden. P&R Anlagen werden allerdings nur dort gebaut, wo auch der Bedarf besteht.

Regionale Infrastruktur benötigt auch regionale Mitverantwortung

Herbert Kasser, BMVIT, sieht im Gesamtverkehrsplan Österreich die Eröffnung eines österreichweiten Dialogs und nicht das Ende der Fahnenstange. Alle Stakeholder wie Wirtschaft, Gebietskörperschaften etc. sind bei diesem Dialog eingebunden. Der Bund könne ausschließlich Vorschläge für Mindestbedienstandards machen. Die Einführung des Taktfahrplanes kann der Bund nicht alleine finanzieren. Beginnend von Wien wird Ende des Jahres auch Salzburg auf das Taktmodell umgestellt. Kasser betonte, dass nicht nur Investitionen in große Achsen, sondern auch in der Fläche getätigt werden und nannte in diesem Zusammenhang das Rheintalkonzept. Die Schiene ist aber ein

Massentransportmittel, bei weniger Nachfrage ist daher der Bus bzw. gar das Miko-ÖV System die bessere Wahl. Für regionale Infrastruktur muss es aber nach wie vor regionale Mitverantwortung geben. Natürlich ist die angesprochene Finanzierung in diesem Zusammenhang eine große Herausforderung. Kasser stimmte Zibuschka zu: „Um den öffentlichen Verkehr auszubauen, was ja ein politisches Ziel ist, wird es auch zusätzliche öffentliche Mittel geben müssen.“ Kasser ist auch eine bessere Planbarkeit wichtig, um langfristig darüber Bescheid zu wissen, welche Mittel zur Verfügung stehen. Verkehrsdiensteverträge sollten demnach für 10 Jahre abgeschlossen werden. Das Ticket für ganz Österreich will Kasser jedenfalls erreichen, es dürfe allerdings den Wettbewerb nicht einschränken. Denn beim oft genannten Vergleich mit der Schweiz muss beachtet werden, dass es dort – im Gegensatz zu Österreich – auf einer Strecke keinen Wettbewerb gibt.

Ein Ticket für ganz Österreich ist die Zukunft, für die Ostregion gibt es das für Jugendliche bereits

Zibuschka stimmte Kasser zu, ein einfaches Ticket ist für ihn sehr wesentlich, wird aber auch zusätzliche Investitionen erforderlich machen. In diesem Zusammenhang erwähnte Zibuschka das Top-Jugendticket der Ostregion, wo um 60€ das ganze Jahr lang öffentliche Verkehrsmittel in Wien, Niederösterreich und Burgenland genutzt werden können. Der Erfolg kann sich sehen lassen, 350.000 Top-Jugendtickets wurden bereits verkauft. Eine ähnliche Lösung für die Studenten wäre wünschenswert, allerdings ist hier leider keine Finanzierung durch den Bund gegeben. Bei den Schülern war die Realisierung einfacher, da hier die bisher für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt in Wien, NÖ und Bgld. zur Verfügung stehenden Gelder des Familienlastenausgleichsfonds vom Bund auch für das Jugendticket zur Verfügung gestellt wurden. Die Mehrkosten, die durch zusätzlich nötige Leistungen durch Mehrnutzung aufgrund des Jugend- und des TOP-Jugendtickets entstehen, werden im Wesentlichen durch die Einnahmen aus den Verkäufen des TOP-Jugendtickets beglichen.

Die Herkunft der notwendigen Mittel für mehr öffentlichen Verkehr ist noch ungeklärt

Der Generalsekretär der GSV, Mario Rohrachner, hält abschließend fest, dass der Dialog zwischen den Gebietskörperschaften spürbar an Fahrt gewinnt. Die Aufbringung zusätzlicher Mittel für eine bessere Versorgung der Regionen mit öffentlichem Verkehr ist allerdings noch weitgehend ungelöst.

07.10.2013, WEINER