

Massive Investitionsbedarfe im stadtreionalen Öffentlichen Verkehr

Karoline Mitterer, Nikola Hochholdinger, Marion Seisenbacher

Der ÖPNRV¹ wird in Zukunft eine noch stärkere Rolle in den Städten einnehmen, da die Ballungsräume stetig wachsen und ein Beitrag zur Dekarbonisierung geleistet werden muss. Doch was bedeutet dies für die Städte und Länder bezüglich des Verkehrsangebotes innerhalb der Stadregionen? Im Rahmen einer Erhebung zu den Investitionsbedarfen im stadtreionalen ÖPNRV² wurde dieser Frage nachgegangen.

Der stadtreionale ÖPNRV steht in den nächsten Jahrzehnten vor gravierenden Herausforderungen. Ambitionierte Dekarbonisierungsziele, steigende Pendlerverflechtungen und Bevölkerungszuwächse in Ballungsräumen werden zu massiven Ausbaubedarfen im stadtreionalen Raum führen. So bekennt sich die Bundesregierung in ihrer Klima- und Energiestrategie („mission 2030“) zu einer CO₂ Reduktion im Verkehrsbereich um 31 Prozent von 2016 bis 2030. Bis 2050 soll ein Ausstieg aus fossilen Energieträgern („Dekarbonisierung“) erfolgen.³

Erhebung der Investitionsbedarfe in Stadregionen

Bund, Länder und Städtebund haben daher das KDZ beauftragt, eine Bedarfserhebung zu Infrastrukturinvestitionen⁴ im stadtreionalen ÖPNRV durchzuführen. Mit dieser Studie⁵ steht nun erstmals eine systematische Auswertung und Darstellung von Investitionsbedarfen nach verschiedenen Merkmalen – wie etwa Verkehrsmittel, Art der Infrastruktur, Zweck der Bedarfe, Priorität und Realisierungswahrscheinlichkeit – zur Verfügung.

Die Investitionsbedarfe der Städte und Länder wurden in den Stadregionen mit Landeshauptstädten bzw. mit Kernstädten über 30.000 EW erhoben.⁶

Zukünftiger Investitionsbedarf gemäß aktuellen Planungen

Die im Rahmen der Studie erfassten finanziellen Bedarfe belaufen sich bis 2030 insgesamt auf rund 9,4 Mrd. Euro für den Infrastrukturbereich. Hinzu kommen noch mindestens 0,7 Mrd. Euro an Bedarfen für den städtischen Fuhrpark. In Abbildung 1 sind die erfassten Bedarfe nach Stadregionen dargestellt.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass hier ausschließlich die Kosten für die Stadregionen abgebildet sind. Darüber hinausgehende Bedarfe der Länder für den ländlichen Raum sind nicht inkludiert. Gefragt wurde nach allen relevanten Verkehrsmitteln innerhalb der Stadregionen (daher auch nach Bedarfen für ÖBB-Leistungen oder innerstädtische Verkehrsangebote). Die Erhebung bezieht sich primär auf die bereits geplanten Infrastrukturleistungen. Darüber hinausgehende Bedarfe aufgrund der Dekarbonisierungsziele sind hier nur im Ansatz abgebildet.

Im überwiegenden Maße handelt es sich um Projekte mit hoher Realisierungswahrscheinlichkeit. Der Schwerpunkt der genannten Bedarfe konzentriert sich auf die Jahre 2018 bis 2025 – der längerfristige Bedarf bis 2030 ist vergleichsweise noch wenig konkretisiert und ist folglich in der Erhebung unterrepräsentiert.⁷

¹ Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehr

² Mitterer, Hochholdinger, Seisenbacher: Bedarfserhebung ÖPNRV-Infrastruktur in Stadregionen. Endbericht, Wien 2018. http://kdz.eu/de/content/bedarfserhebung_OEPNV2018

³ <https://mission2030.info/> [download 17.7.2018]

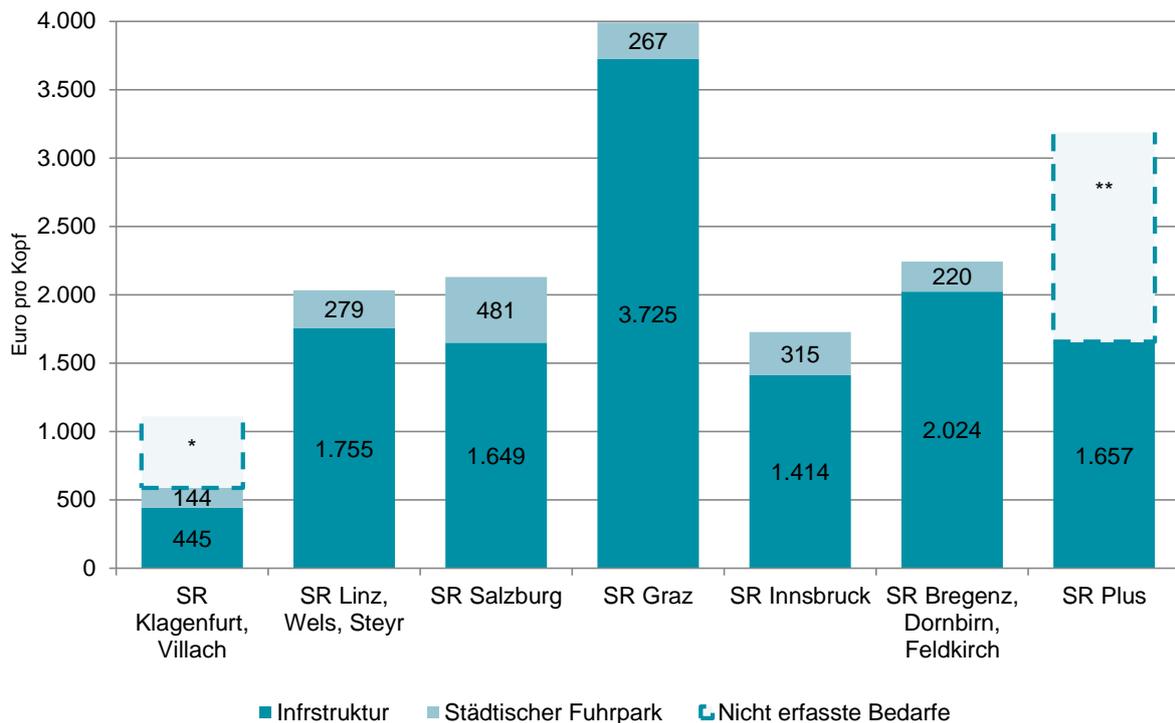
⁴ Aufwendungen für den laufenden Betrieb wurden nicht erfasst.

⁵ Mitterer, Hochholdinger, Seisenbacher: Bedarfserhebung ÖPNRV-Infrastruktur in Stadregionen. Endbericht, Wien 2018. http://kdz.eu/de/content/bedarfserhebung_OEPNV2018

⁶ Nicht teilgenommen haben die Bundesländer Burgenland und Niederösterreich (inkl. Landeshauptstädte) für die Stadregion Plus sowie das Land Kärnten für die Stadregionen Klagenfurt und Villach.

⁷ Die Planungen der Bundesländer und Städte weisen nicht denselben Konkretisierungsgrad und Planungshorizont auf.

Abbildung 1: Erfasste Bedarfe der ÖPNRV-Infrastrukturbedarfserhebung in Euro pro Kopf, 2018

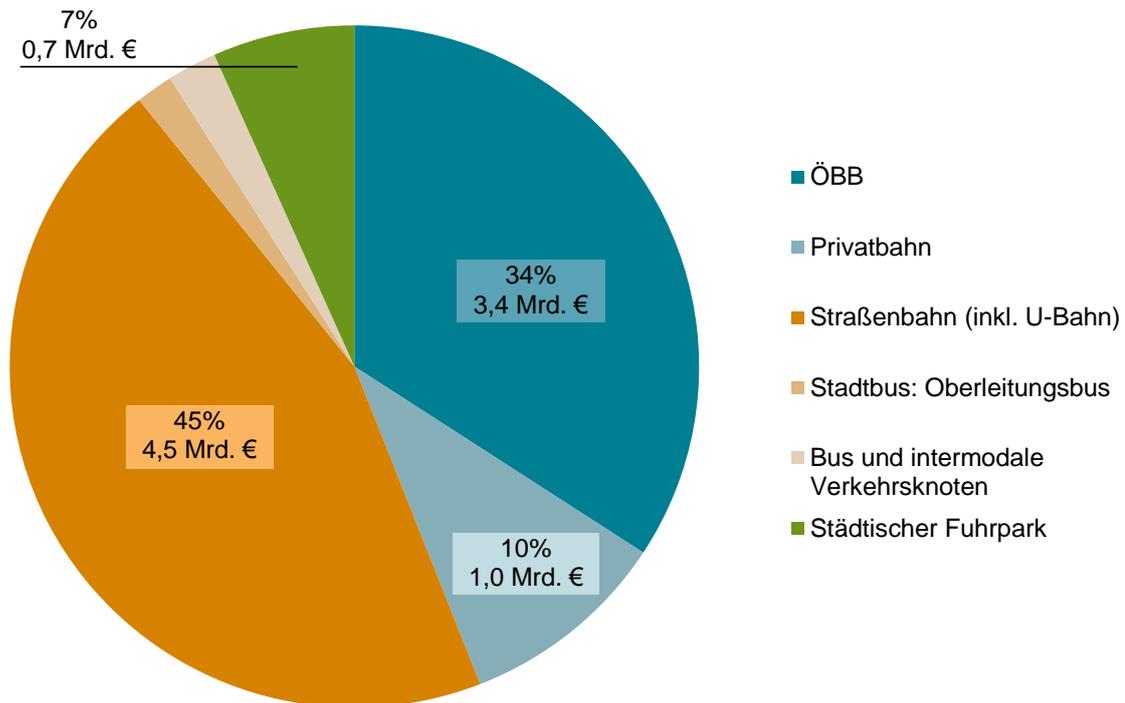


Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2018.

Anmerkungen: * exklusive Bedarfe des Landes Kärnten in den Stadtregionen Klagenfurt und Villach; ** exklusive Bedarfe der Stadt St. Pölten, der Länder Burgenland und Niederösterreich sowie der Städte Eisenstadt und Wr. Neustadt in der Stadtregion Plus.

Ausschlaggebend für den stadregionalen Investitionsbedarf sind insbesondere die Kosten für das schienengebundene Verkehrsangebot. So sind die hohen Pro-Kopf-Bedarfe der Stadtregion Graz in erster Linie auf die geplanten umfassenden Baumaßnahmen an Bahnlinien zurückzuführen. Insgesamt betreffen rund 3,4 Mrd. Euro vorwiegend den S-Bahn- und REX-Verkehr der ÖBB. Etwa 1 Mrd. Euro wird für Privatbahnen benötigt und insgesamt 4,5 Mrd. Euro sind für die Infrastrukturen der Straßenbahnen und U-Bahnen erforderlich (siehe Abb. 2).

Abbildung 2: Verteilung des erfassten Investitionsbedarfs auf die Hauptverkehrsmittel und den städtischen Fuhrpark in Mrd. Euro und Prozent, 2018



Quelle: KDZ: eigene Berechnung und Darstellung 2018; auf Basis Erhebung zu Infrastrukturbedarfen im stadtrationalen ÖPNRV 2018.

Zusätzliche Bedarfe für die Dekarbonisierung

Die im Rahmen der Studie erhobenen Investitionskosten können nur die unterste Grenze der stadtrationalen Bedarfe im Infrastrukturbereich darstellen, da durch die jüngsten Zielsetzungen der Klima- und Energiestrategie weitergehende Bedarfe zu erwarten sind.

Eine aktuelle Studie von KCW⁸ zeigt den zusätzlichen Bedarf der Dekarbonisierung für den städtischen bzw. stadtrationalen Bereich. Es wird einerseits auf die technische Komponente, andererseits auf die Notwendigkeit einer Angebotsausweitung hingewiesen. Insgesamt rechnet KCW mit (über die hier genannten Infrastrukturbedarfe hinausgehenden) Bedarfen von 2,1 Mrd. Euro im Zeitraum 2020 bis 2030 bzw. 2035 alleine für die Landeshauptstädte (inkl. Wien). Darüber hinaus wird von einem zusätzlichen Mehrbedarf für die stadtrationalen Busverkehre für die Landeshauptstadt-Stadtrationalen von 2,6 Mrd. Euro ausgegangen.⁹ Ergänzende Bedarfe im Eisenbahnbereich sind hier noch nicht berücksichtigt.

Handlungserfordernisse

Insgesamt ergeben sich drei Handlungsstränge für die Zukunft (Abbildung 3):

- Erstens bedarf es einer Reform der Finanzierungsstrukturen, um den Infrastrukturerhalt und -ausbau im stadtrationalen ÖPNRV zu gewährleisten. So bestehen aktuell Finanzierungsprobleme v.a. bei Regionalbahnen, Straßenbahnen und O-Bussen.

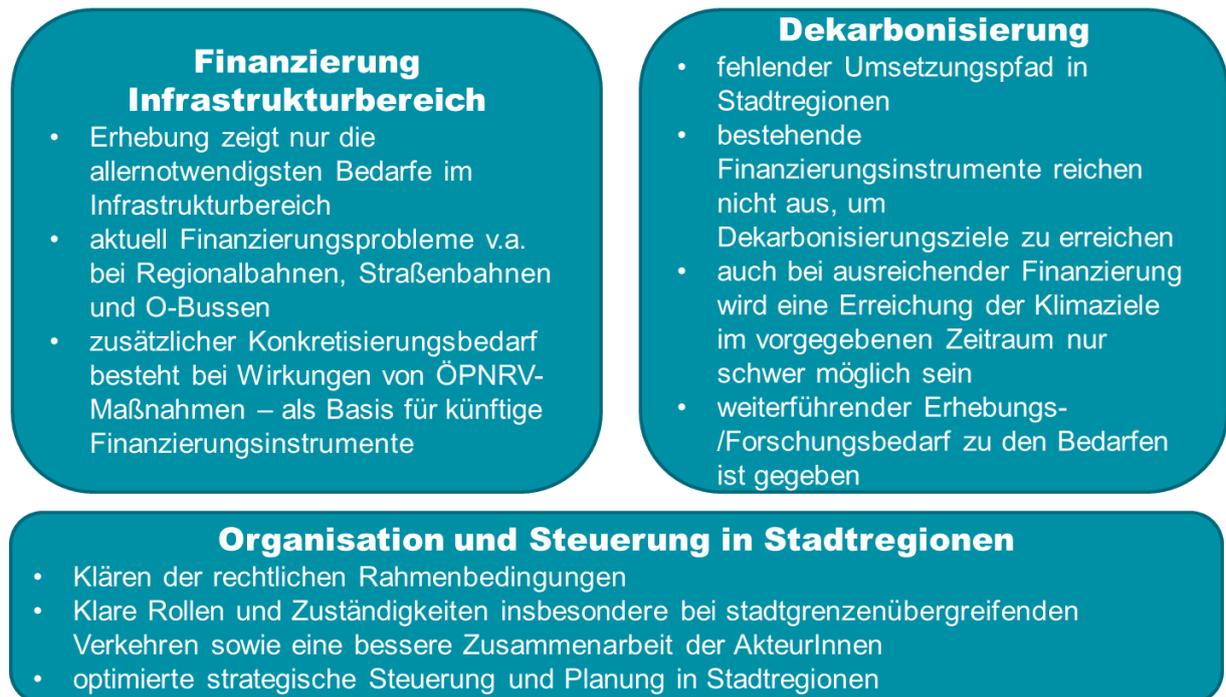
⁸ KCW (2018): Abschätzung der Mehrkosten des stadtrationalen ÖPNRV aufgrund der Erfordernisse der Dekarbonisierung. Abschätzung der investiven und konsumtiven Mehrkosten im städtischen Verkehr der Landeshauptstädte und ihren stadtrationalen Busverkehren. Unveröffentlichtes Dokument für den Österreichischen Städtebund und die UAG Verkehr. Berlin 2018.

⁹ Die Berechnung beruht auf von KCW erstellten modellhaften Annahmen, da hinreichend konkrete, umsetzungsreife Konzepte noch nicht vorliegen.

Zusätzliche Mittel sollten dabei nach transparenten Kriterien verteilt werden, welche sich an konkreten Wirkungen orientieren sollten.¹⁰

- Zweitens werden konkrete Umsetzungsstrategien zur Klima- und Energiestrategie benötigt. Aus Sicht der am Projekt beteiligten Expertinnen und Experten aus den Städten und Ländern wurde betont, dass selbst bei einer ausreichenden Finanzierung die Erreichung der Klimaziele im vorgegebenen Zeitraum nur schwer möglich sein wird. Es fehlen teilweise noch ausgereifte technische Lösungen, um die Fahrzeugflotte insbesondere im Busbereich flächendeckend auf klimafreundliche Technologien umzustellen. Auch müssten Planungs- und Umsetzungskapazitäten massiv ausgeweitet werden. Es bedarf daher eines gemeinsamen Umsetzungspfades von Bund, Ländern und Städten zum Beitrag des öffentlichen Verkehrs in Stadtregionen zur Dekarbonisierung. Dieser kann etwa konkrete Zielsetzungen in Bezug zur Umsetzung des Technologiewandels und zur Angebotsausweitung umfassen.
- Drittens gilt es, die Organisation und Steuerung in den Stadtregionen zu optimieren, um adäquat auf die Herausforderungen reagieren zu können. Besonders wichtig wären hierbei die Klärung der rechtlichen Rahmenbedingungen, eine Konkretisierung der Rollen und Zuständigkeiten insbesondere bei stadtgrenzen-übergreifenden Verkehren sowie eine intensiviertere Zusammenarbeit der Akteurinnen und Akteure. Großes Potenzial wird dabei in einer optimierten strategischen Steuerung und Planung in Stadtregionen gesehen.¹¹

Abbildung 3: Wichtige Schlüsse auf Basis der Infrastruktur-Erhebung im stadtreionalen ÖPNRV



Quelle: KDZ: eigene Darstellung 2018.

Wie wird es weitergehen?

¹⁰ Siehe hierzu auch Ansätze zum Agglomerationsfonds in der Schweiz oder das Umweltverbund-Rankingmodell von Sammer et al. (Sammer, Klementschtz, Stark: Rankingmodell zur Evaluierung und Förderung von Umweltverbundmaßnahmen. Vorschlag eines Bewertungsverfahrens. Wien 2012).

¹¹ Vgl. Mitterer, Haindl, Hochholdinger, Schantl, Valenta: Stadtreionaler öffentlicher Verkehr. Organisation, Steuerung und Finanzierung im stadtreionalen öffentlichen Verkehr am Beispiel der Landeshauptstadt-Stadtregionen. KDZ-Studie. November 2016; Mitterer, Hochholdinger, Valenta: Finanzierungsströme im ÖPNRV. KDZ-Studie. Februar 2017; Pasold, Stephanie; Schaaffkamp, Christoph: Weiterentwicklungsansätze der Organisation, Steuerung und Finanzierung des stadtreionalen öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs. Februar 2017.

Gemäß einer Pressemitteilung des BMVIT vom 6. Juni 2018¹² soll in Zukunft verstärkt der öffentliche Nahverkehr in sämtlichen Ballungszentren des Landes ausgebaut werden. Hierzu ist ein Finanzierungskonzept zur Förderung von ÖPNV-Leistungen in Ballungsräumen in Ausarbeitung, welches den Schwerpunkt auf die Themen Dekarbonisierung (z.B. Wasserstoffbetriebene Busse) und emissionsfreie Fahrzeuge setzen soll. Erste Mittel sollen 2020 fließen.

Dies ist ein erster, wichtiger Schritt, dem jedoch noch viele weitere Schritte folgen müssen.

¹² BM Hofer, Ottenschläger, Hafenecker: Neues Modell zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs in Ballungsräumen;
https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20180606_OTS0229/bm-hoferottenschlaegerhafenecker-neues-modell-zur-staerkung-des-oeffentlichen-verkehrs-in-ballungsraeumen