

imh Forum Verkehr 2021

Viel Bewegung im Bereich nachhaltiger Verkehr

Wie entwickeln sich die Bereiche Bahn und öffentlicher Verkehr nach Corona? Wo wird bzw. sollte investiert werden? Was steckt hinter einem Verkehrsdienstevertrag? Welche Anreize für umweltfreundliche Mobilität sind vorstellbar? Diese Fragen und mehr wurden im Forum Verkehr der imh in Wien im September 2021 diskutiert. Zahlreiche Experten und Zuschauer vor Ort vermittelten nahezu Normalität.

■ Vision einer europäischen Seidenstraße

Besonders visionär war der Vortrag von **Mario Holzner**, Wiener Institut für Internationale Wirtschaftsvergleiche (wiiw), der mit dem Vorschlag einer europäischen Seidenstraße aufhorchen ließ - also der Bau von Hochgeschwindigkeitszugstrecken sowie auch leistungsstarken Autobahnen, welche die industriellen Zentren im Westen mit den bevölkerungsreichen, aber weniger entwickelten Gebieten im Osten des Kontinents verbinden könnte. Dadurch könnte für mehr Wachstum und Beschäftigung gesorgt werden, sowohl kurz- als auch mittel- und langfristig.

Konkret soll die „Europäische Seidenstraße“ auf dem Landweg rund 11.000 Kilometer sowohl als Bahn als auch als Autobahn auf einer Nordroute von Lissabon bis Uralisk an der russisch-kasachischen Grenze und auf einer Südroute von Mailand bis nach Wolgograd und Baku verlaufen. Kernstücke sind im Norden die Strecke von Lyon bis Moskau und im Süden von Mailand bis Konstanza. Die Südroute würde Mitteleuropa mit dem Schwarzmeerraum und den Anrainerstaaten des Kaspischen Meeres verbinden.

Die Kosten schätzt Holzner auf rund 1.000 Milliarden Euro oder rund 8% des Bruttoinlandsproduktes der auf den beiden Routen liegenden Länder. Und auf absehbare Zeit gäbe es durch die his-



Mario Holzner, Wr. Institut für Int. Wirtschaftsvergleiche

torisch niedrigen Zinsen ein äußerst günstigstes Investitionsumfeld.

■ Wirtschaft und Umwelt profitieren

Die wirtschaftlichen Auswirkungen wäre nicht unerheblich: Über einen Investitionszeitraum von 10 Jahren könnte die „Europäische Seidenstraße“ entlang der Routen nach einer konservativen Schätzung zu einem Wirtschaftswachstum von durchschnittlich 3,5% und einem Anstieg der Beschäftigung von rund 2 Millionen führen. Unter günstigen Umständen und bei weiterhin anhaltenden niedrigen Zinsen kann mit einem Beschäftigungseffekt von über 7 Millionen im größeren Europa gerechnet werden. Österreich bringen die Baumaßnahmen im Basisszenario ein zusätzliches Wirtschaftswachstum von 1,5% und zusätzliche

Zur Studie



Konkret soll die „Europäische Seidenstraße“ auf dem Landweg rund 11.000 Kilometer sowohl als Bahn als auch als Autobahn auf einer Nordroute von Lissabon bis Uralisk an der russisch-kasachischen Grenze und auf einer Südroute von Mailand bis nach Wolgograd und Baku verlaufen.

34.000 Arbeitsplätze. Unter günstigen Umständen könnten bis zu 121.000 neue Jobs in Österreich geschaffen werden. Und es gebe noch die Chance gemeinsamer europäischer Infrastruktur-Standards bei Errichtung dieser Strecken.

Auch die Umwelt würde profitieren: Laut einer zum Zeitpunkt des Vortrages noch unveröffentlichten Studie könnten bis zu 10% der CO₂ Emissionen (Netto-CO₂-eq.) der EU-27 eines Jahres durch den Bau und Betrieb einer Hochgeschwindigkeitseisenbahn zwischen Lyon und Moskau über eine Dauer von 60 Jahren im Personenverkehr eingespart werden.

■ GKB: Koralmtunnel hat Auswirkungen auf die Nahverkehrspläne

Auch in Österreich wird das Bahnnetz kräftig ausgebaut, was nicht nur Auswirkungen auf die ÖBB, sondern auch auf erfolgreiche regionale Bahnen wie die Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb (GKB) hat, wie **Gerald Klug**, Leitung Unternehmensbereich Infrastruktur und Personal, berichtet. Im Falle seines Unternehmens wird die voraussichtlich im Dezember 2025 fertiggestellte 130 km lange Koralmbahn eine Anpassung der Nahverkehrspläne notwendig machen, da auch die übergeordneten Taktknoten geändert werden. Schließlich bestehen mit den Bahnhöfen Graz, Weststeiermark und



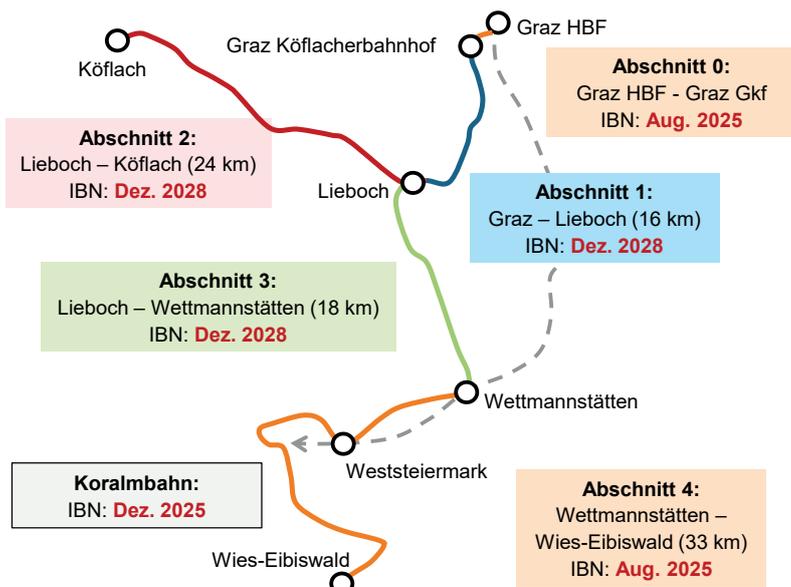
Foto: imh

Gerald Klug, Leitung Infrastruktur und Personal, GKB

Wettmannstätten drei Schnittstellen mit dem ÖBB-Netz. Mit dem bestehenden Betriebskonzept wird jedoch eine für die Fahrgäste zufriedenstellende Lösung kaum erreichbar sein, da einerseits je nach Bahnhof die Anschlusszeiten auf 40 – 50 Minuten steigen würden und andererseits das bestehende Angebot eingeschränkt hätte werden müssen.

Daher will man nun rasch das gesamte GKB-Eisenbahnnetz elektrifizieren, wovon sowohl die Fahrgäste als auch die Umwelt profitieren werden: Denn mit dieser Maßnahme sind dichtere Takte und ein dichteres Haltestellennetz möglich. Gleichzeitig leistet der Bahnverkehr damit einen essenziellen Beitrag in Richtung Klimaneutralität. Und es besteht das Potential, dass sich die Fahrgastzahlen verdoppeln – ein wertvoller Beitrag zur Erreichung der Klimaziele.

Konkret sollen die Bauarbeiten für die 91 Streckenkilometer im Juli 2022 starten. Je nach Bauabschnitt will man pünktlich zum geplanten Start der Koralmbahn 2025 (Wieser-Ast) bzw. Richtung Köflach bis 2028 fertig sein. Die Arbeiten sollen weitgehend während des laufenden Betriebes stattfinden. Besonders herausfordernd sind, auf Grund der hohen Frequenz des Straßenverkehrs, die niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen im Grazer Stadtgebiet. Klug: „Die Schrankenschließzeiten wären durch den dichteren Taktverkehr in Einzelfällen zwischen 20 und 40 Minuten pro Stunde.“ Über Gesamtlösungen bzw. Nahverkehrsknoten in Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr soll auch dies für die Zukunft richtungsweisend gelöst werden. Damit stehe der elektrifizierten GKB für die Zukunft nichts mehr im Wege.



Grafik: GKB

91 Streckenkilometer der GKB sollen bis 2028 elektrifiziert sein. Manche Streckenabschnitte werden bereits zum geplanten Start der Koralmbahn 2025 fertig sein.

■ **Universität Klagenfurt: Best-Practice Beispiel nachhaltiger Mobilität**

Letztendlich gilt es auch die Menschen zu überzeugen, umweltfreundliche Verkehrsmittel statt dem eigenen Auto zu nutzen. Betriebe, Universitäten etc. können einige Anreize setzen, wie das Best-Practice-Beispiel Alpen-Adria-Universität Klagenfurt zeigt. Dort wurde an mehreren Schrauben gedreht, um Studenten und Mitarbeitenden umweltfreundlicheres Reisen schmackhafter zu machen, wie der Mobilitätsbeauftragte der Alpen-Adria-Universität Klagenfurt, **Martin Hitz**, berichtet:

- **Anreizmodell für den öffentlichen Verkehr für Mitarbeiter:** Eine Betriebsvereinbarung für das allgemeine Personal regelt das Arbeiten im öffentlichen Verkehr, außerhalb des Dienstortes zwischen zwei auswärtigen Terminen und im Home Office. Mit dem Ergebnis, dass aktive Arbeitszeit im öffentlichen Verkehr zu 100% anerkannt wird. Des Weiteren werden den Mitarbeitern Zuschüsse zu ÖV-Zeitkarten gewährt sowie die ÖBB-VorteilsCards ersetzt. Künftig soll

das auch für das 1-2-3 Ticket gelten, um Mitarbeiter zu motivieren auch privat mehr mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren.

- **Pönalisierung CO₂ intensiver Mobilität:** Eine Nutzung des Privat-Pkw für Dienstreisen muss durch das Rektorat bewilligt werden. Selbst wenn das der Fall sein sollte, werden nur 50% des amtlichen Kilometergeldes refundiert. Alternativ stehen E-Car-Sharing Autos am Campus zur Verfügung. Auch Kurzstreckenflüge unter 750km müssen vom Rektorat bewilligt werden, Nachtzüge bzw. Übernachtungen sind zu bevorzugen. In Arbeit ist auch eine interne CO₂-Abgabe für Langstreckenflüge zur Finanzierung der Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität. Bei jeder Dienstreise ist ein Abrechnungsfeld mit den gewählten Verkehrsmitteln auszufüllen, aus dem dann die entsprechenden CO₂-Emissionen ermittelt werden – auch das soll zur Bewusstseinsbildung beitragen. Demnächst soll das Parken vor Ort reformiert werden: Das sehr günstige Monats-Park-Ticket soll deutlich teurer werden, einzelne Tage hingegen günsti-

ger, um nicht weitere Anreize für das Pendeln mit dem Auto zu schaffen. Hitz schwebt eine deutliche Erhöhung der Gebühr und generell eine Reduktion der Parkplätze vor. E-Autos sollen weiterhin kostenlos abgestellt werden können.

- Optimierung der letzten Meile:** Nach ca. 20 Jahren Verhandlung ist es 2014 gelungen, eine eigene ÖBB-Haltestelle nahe der Universität zu errichten. Auch mit den Stadtwerken konnte vereinbart werden, das Bus-Angebot zu verstärken - schließlich hat die Universität bis zu 10.000 Studierende und rund 1.700 Mitarbeiter. Des Weiteren wurden überdachte Fahrrad-Abstellplätze und Fahrrad-Sharing Angebote – auch für Dienstfahrten – etabliert, neben einer Reihe von gratis ausleihbaren (elektrischen und normalen) Fahrrädern und Scootern, die sich im Eigentum der Universität befinden – faltbare Versionen können insbesondere auf Zugfahrten mitgenommen werden, um auch am Zielort mobil zu sein. Hitz verweist abschließend noch auf die Initiative Maßnahmen der »Allianz nachhaltiger Universitäten Österreichs« zur Mobilität (<http://nachhaltigeuniversitaeten.at/arbeitsgruppen/nachhaltige-mobilitaetsinitiativen>) und will den erfolgreichen Weg jedenfalls fortsetzen.

■ Fahrgäste kehren allmählich in die Öffis zurück

Nach den Vorträgen wird anschließend über die Auswirkungen von Corona diskutiert: VOR-Geschäftsführerin **Karin Zipperer** betont, dass bewusst entschieden wurde, das Angebot trotz starken Einbrüchen der Fahrgastzahlen aufrecht zu erhalten. Derzeit bestehe ein leicht positiver Trend bei den Fahrgastzahlen, jedoch sind diese

noch immer deutlich unter den Zahlen von 2019. Zipperer ist jedoch überzeugt, dass die Fahrgäste wieder zurückkehren werden.

Christian Popp, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten, Land Niederösterreich, erwartet, dass das Verkehrsaufkommen dauerhaft um 6% geringer bleiben wird. Home Office und weniger Dienstreisen werden aus Sicht von Popp dazu führen. Popp: „Wir erwarten 1,3 Mio. Personen-Kilometer weniger pro Werktag.“

■ Neuer Verkehrsdienstevertrag Badner Bahn: Erlörisiko beim Besteller

Damit ein öffentliches Verkehrsmittel überhaupt für die Fahrgäste unterwegs sein kann, benötigt es einen Verkehrsdienstevertrag. **Stefan Tichacek**, Leiter des Büros der Geschäftsführung der Wiener Lokalbahnen und **Andreas Rauter**, Leitung Verkehrsdiensteverträge Bahn beim Verkehrsverbund Ostregion (VOR), berichten über den neuen Verkehrsdienstevertrag für die Badner Bahn, mit 40.000 Fahrgästen pro Tag die größte Privatbahn in der Ostregion.

Prinzipiell werden Verkehrsleistungen heute von der öffentlichen Hand bestellt und von Verkehrsunternehmen erbracht. Der Bund hat ein Grundangebot auf Basis des Fahrplanjahres 1999/2020 sicherzustellen, die Länder die darüber hinausgehenden Zusatzangebote. Gebündelt wird die Planungskompetenz im Nahverkehr nunmehr bei einem Besteller. Das kann entweder der Bund mit der SCHIG sein oder die Länder mit den Verkehrsverbänden, die dann entsprechende Verkehrsdiensteverträge wie beispielsweise mit den Wiener Lokalbahnen für die Badner Bahn abschließen.

Im neuen Vertrag für die Badner Bahn mit 15 Jahren Laufzeit (Direktvergabe) ist Folgendes geregelt:

- Erlörisiko liegt beim Besteller VOR (Bruttovertrag), anstatt beim Verkehrsunternehmen (Nettovertrag)
- Stufenweise Leistungsausweitungen – bei Vollausnutzung aller optionalen Pakete wird das Fahrplanangebot gegenüber dem Vorgänger-Verkehrsdienstevertrag um 53% ausgebaut, die Kapazität an Sitz- und Stehplätzen um 70%



Christian Popp (Land Niederösterreich), Karin Zipperer (Geschäftsführerin VOR), Moderator Mario Rohrer (Generalsekretär GSV)

- Bis zu 34 neue Fahrzeuge in Abhängigkeit von den Angebotsoptionen: Zusätzlicher Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung zur Vorfinanzierung der Fahrzeuge durch Finanzmittel der Länder Wien und Niederösterreich
- Pönalen werden fällig, wenn das Verkehrsunternehmen Verpflichtungen nicht erfüllt und dabei die Arbeit des Bestellers erschwert wird (Datenlieferungen, Berichtspflichten). Beurteilung der Leistungsqualität über Bonus Malus System: Pünktlichkeit, Sauberkeit, Schadensfreiheit, Fahrgastinformation, Beschwerdemanagement
- Durch erlösseitige Leistungsanreize soll sichergestellt werden, dass nicht nur der Vertragswortlaut nach Punkt und Beistrich erfüllt wird .
- Regelmäßige Jour Fixes zwischen Besteller und WLB zum Vertragsvollzug und vieles mehr.

Zusätzlich zum Verkehrsdienstevertrag zwischen VOR und Wiener Lokalbahnen gibt es noch Regelungen auf Ebene der finanzierenden Gebietskörperschaften und zwischen VOR und SCHIG betref-



Foto: imh

fend die Bestellerseitige Vertragsabwicklung und die Finanzierungsaufteilung.

Alles in allem bot das imh Forum Verkehr 2021 wieder ein breites thematisches Spektrum, welches in diesem Bericht nur auszugsweise wiedergegeben werden konnte. Die nächste Ausgabe des Forums Verkehrs ist von 26. bis 27. April 2022 geplant.

Autor: Bernhard Weiner, GSV