

**Empfehlung Nr. 36**

**ÖROK-Empfehlung zur Weiterentwicklung des  
NAT 91 zum IT 2000**

Beschluß: 20. Sitzung am 06. 07. 1992

Ausführliche Informationen:

Entwicklungsmöglichkeiten des Regionalverkehrs im Rahmen des NAT 91; ÖROK-Schriftenreihe Nr. 92, Wien 1991



## **EINLEITUNG**

Das österreichische Raumordnungskonzept 1991 fordert, daß Raumordnung und Verkehrspolitik im Interesse des Schutzes von Gesundheit, Lebensqualität und Umwelt darauf ausgerichtet werden,

- Strukturen entgegenzuwirken, die unnötig viel Verkehr erzeugen,
- eine einseitige Abhängigkeit vom (motorisierten) Individualverkehr zu vermeiden,
- der ungesteuerten Weiterentwicklung des Verkehrs entgegenzuwirken und
- dort die freie Verkehrsmittelwahl zu begrenzen, wo Verkehrsarten und Verkehrsmengen eine nicht mehr akzeptable Belastung von Mensch und Umwelt verursachen.

Im Interesse räumlicher Gestaltungs- und Entwicklungsziele soll das Verkehrssystem so weiterentwickelt werden, daß

- regionale Unterschiede in den Erreichbarkeitsverhältnissen abgebaut werden,
- zentrale Orte ihre Versorgungsfunktion im bezug auf Arbeitsplätze, Dienstleistungen und öffentliche Einrichtungen besser wahrnehmen können
- der öffentliche Verkehr auch im ländlichen Raum eine akzeptable Alternative wird (Sicherung der Mindestversorgung) und
- der öffentliche Verkehr auch vermehrt im Urlaubs- und Ausflugsverkehr in Anspruch genommen werden kann.

Die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsmittel soll durch

- bessere Fahrplananpassung an den regionalen Bedarf,
- bessere, verkehrsträgerübergreifende Information über das Angebot,
- Verkürzung der Fahrzeiten,
- Sicherung der Pünktlichkeit und Anschlußgenauigkeit,
- Optimierung der zeitlichen und räumlichen Umsteigebedingungen,
- Modernisierung des Fahrzeugparks,
- Attraktivierung kombinierter Verkehrsformen,
- Ausdehnung der gleichwertigen Benützungsbedingungen für alle öffentliche Verkehrsmittel in einer steigenden Zahl von Kooperationsgebieten z.B. Verkehrsverbünde,
- (weitere) Erhöhung der Servicequalität erleichtert werden.

Langfristig soll für Österreich ein gesamtstaatlich integriertes System (Verkehrsverbund) geschaffen werden.

## **KURZ- BIS MITTELFRISTIGE MASSNAHMEN**

Der neue Austrotakt (NAT 91) der österreichischen Bundesbahnen ist der erste Schritt zu einem Integrierten Taktfahrplan, der auch qualitativ entsprechende Übergänge zum regionalen Kraftfahrlinienverkehr herstellen soll. Auf der Grundlage einer Untersuchung über die Entwicklungsmöglichkeiten des Regionalverkehrs im Rahmen des NAT 91<sup>1)</sup> werden zur Weiterentwicklung den öffentlichen Verkehrsangebots in Richtung IT 2000 (vgl. Anhang) der Bahn bzw. zu einem gesamtstaatlich integrierten Verkehrssystem sowie zur Erhöhung der Attraktivität des ÖV-Angebots folgende kurz- bis mittelfristige Maßnahmen<sup>2)</sup> empfohlen:

- (1) Neu- und Ausbaumaßnahmen der Bahn sollen dem Grundsatz 'so schnell wie nötig' gerecht werden und eine gute Netzwirkung haben. Ihre Reihenfolge soll maßgeblich von ihrer Wirkung für das Angebot der Bahn bestimmt sein.

Für die Ausbildung der Takt-/Symmetrieknoten und die Erreichung der angestrebten Fahrzeiten zwischen diesen Knoten sind v.a. folgende Maßnahmen von Bedeutung (keine Prioritätenreihung):

1) ÖROK-Schriftenreihe Nr. 92 „Entwicklungsmöglichkeiten des Regionalverkehrs im Rahmen des NAT 91“ Gutachten der Integrierten Planung+Entwicklungs GmbH und des österreichischen Instituts für Raumplanung, Wien 1991

2) Kurz- und mittelfristige Maßnahmen sind solche, welche innerhalb einer Frist von 5 bzw. 10 Jahren fertiggestellt werden.

- Bau der Schleife Selzthal,
- zweigleisiger Ausbau des Schoberpasses,
- selektiver Ausbau der Strecke Bruck an der Mur - Graz,
- zweigleisiger Ausbau der Südbahnstrecke St. Veit an der Glan-Klagenfurt,
- selektiver Ausbau der Westbahn zwischen St. Pölten und Attnang-Puchheim,
- Bau des Semmeringtunnels<sup>1)</sup>,
- Bau des Lainzer Tunnels (Wien),
- Ausbau der Pottendorfer Linie,
- zweigleisiger Ausbau der Arlbergstrecke Ötztal - Landeck- Bludenz und
- selektiver Ausbau Tauernbahn mit zweigleisigem Ausbau der Scheitelstrecke.

Große Neubauprojekte, die einen aufwendigen Planungsprozeß und großen Finanzbedarf erfordern, wie z.B. der Ausbau der Westbahn zwischen Wien und St. Pölten sowie Attnang-Puchheim und Salzburg können bis zum Jahre 2000 nicht verkehrswirksam werden und bleiben in der o.a. Aufstellung unberücksichtigt. Dies erfordert allerdings eine Überarbeitung der für den NAT 2000 zu erreichenden Kantenzeiten, die auch Auswirkungen auf die Notwendigkeit der in der oben stehenden Aufstellung genannten Maßnahmen haben kann.

Wegen des weit über das Jahr 2000 reichenden Realisierungszeitraumes wurden auch die Direktverbindung Salzburg-Tirol und die Südostspange zwischen Wien, Graz und Klagenfurt in der o.a. Aufstellung nicht berücksichtigt.

- (2) Die Neu- und Ausbaumaßnahmen sollen auch die Ausbildung aller im Konzept IT 2000 angeführten Symmetrieknoten sicherstellen. Bei der Abfolge der Maßnahmen ist auf die Bedeutung der Symmetrieknoten für den IT 2000 und insbesondere auf die Größe der Einzugsbereiche bedacht zu nehmen.

Insbesondere die für den integrierten Taktverkehr maßgeblichen Bahnhöfe sollen so umgestaltet werden, daß die

- Zu- und Abgangsbedingungen für Fahrgäste,
- Umsteigebedingungen zwischen Zügen, zu regionalen Bahn- und Kraftfahrlinien sowie zu innerörtlichen Verkehrsmitteln und
- Verbindungen zu leistungsfähigen Park & Ride-Anlagen kurz, einfach, bequem, witterungsunabhängig und auch für ältere und behinderte Menschen bewältigbar sind.

- (3) Bei den Ausbaumaßnahmen sollen auch jene Strecken berücksichtigt werden, die nach der Ostgrenzöffnung für den internationalen Verkehr wesentlich erhöhte Bedeutung erlangt haben.

Dies gilt insbesondere für die Strecke Wien-Bratislava.

- (4) Die Vorteile des Taktverkehrs sollen durch entsprechende Weiterentwicklung der für den Nah- und Regionalverkehr bedeutsamen Eisenbahnstrecken und des Fahrplanangebots so rasch wie möglich in die Fläche (einschließlich Kraftfahrlinienverkehr) weitergegeben werden.

Deshalb sollen

- Taktfahrpläne im Nah- und Regionalverkehr eingeführt,
- die Fahrgeschwindigkeiten, v.a. durch selektiven Ausbau und Adaptierung der Strecken, Sicherungs- und Bahnhofsanlagen angehoben,
- an geeigneten Bahnhöfen Parkplätze für den Park & Ride-Verkehr errichtet und
- die Lage der Haltepunkte zu den Siedlungsgebieten verbessert werden.

- (5) Bei den Ausbaumaßnahmen an Eisenbahnstrecken sollen die in den Verkehrskonzepten des Bundes und der Länder differenzierten Maßnahmen nach ihrer Bedeutung und Dringlichkeit berücksichtigt werden.

1) Die Dringlichkeit des Baues des Semmering-Tunnels wird von einzelnen Ländern und vom Bund unterschiedlich bewertet, insbesondere dann, wenn für die Bewertung von Streckenausbaumaßnahmen nicht nur Fahrzeitverkürzungen, sondern auch Kapazitäts- und Wirtschaftlichkeitsüberlegungen einbezogen werden. (Die im Konzept IT 2000 angestrebte Fahrzeit zwischen Wien und Graz ist nur bei Realisierung des Tunnels möglich).

- (6) Einbeziehung des Kraftfahrlinienverkehrs in das Integrierte Takt-Angebot, insbesondere auch in bahnfernen Gebieten, sodaß auch kleinräumige Verkehrsaufgaben (besonders im Schüler- und Berufsverkehr) berücksichtigt werden können.

Dies gilt auch für die Verknüpfung mit dem innerstädtischen Verkehr.

- (7) Die Einbeziehung des Kraftfahrlinienverkehrs in das Integrierte Taktverkehrsangebot der Bahn soll durch gegenseitige Anerkennung aller Fahrausweise, Angleichung der Tarifhöhen und -strukturen sowie Einrichtung weiterer regionaler Verkehrskooperationen (Verkehrsverbände) kundenwirksamer und nachfragesteigernd gemacht werden und eine zweckmäßige Aufgabenteilung zwischen Schiene und Straße im öffentlichen Verkehr sicherstellen.

Hiezu bedarf es auch einer Anpassung legislatischer Grundlagen; z.B. des Eisenbahn- und Kraftfahrliniengesetzes.

- (8) Bund, Länder und Gemeinden sollen ein dauerhaftes Finanzierungsinstrument für den öffentlichen Regionalverkehr schaffen und zwar für

- Infrastrukturinvestitionen
- Fahrzeuginvestitionen und
- Folgekosten (Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen).

- (9) Die qualitative Verbesserung des taktmäßigen Angebotes soll mit einer schrittweisen räumlichen Erweiterung über die Staatsgrenzen bis in die grenznahen Zentren der Nachbarstaaten verbunden werden.

Die Verwirklichung der empfohlenen qualitativen und quantitativen Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr, insbesondere die Erweiterung des Angebots außerhalb der Hauptverkehrszeiten im Taktverkehr, erfordert aktive Raumordnungsmaßnahmen, um die Siedlungsentwicklung sowie die Standortentscheidungen von Betrieben und Dienstleistungseinrichtungen so zu lenken, daß

- eine Konzentration der Siedlungsentwicklung im fußläufigen Einzugsbereich von Eisenbahnhaltepunkten erreicht,
- das Ausufern flächenverzehrender Einfamilienhausverbauung weitgehend verhindert und
- auch im ländlichen Raum flächensparende Siedlungsformen gefördert

werden kann/können.

Außerdem soll die ÖROK mit Unterstützung von ÖBB und Bundesbusdiensten eine Studie zum Thema „Integrierter Bahn- und Busverkehr 2000“ in Auftrag geben. Ziel soll die Definition von Symmetrieknoten im Busnetz und ein integriertes Taktfahrplankonzept sein.

