

HERAUSFORDERUNGEN FÜR BALLUNGSZENTREN



Mag. Monika Unterholzner

Geschäftsführerin der WIENER LOKALBAHNEN GmbH

Vorsitzende der Task Force Verkehr,
Europäischer Zentralverband der öffentlichen Wirtschaft (CEEP)

VORTRAGSINHALTE.

I) Vorstellung der Wiener Lokalbahnen-Unternehmensgruppe



II) Vorstellung CEEP



III) Herausforderungen von Ballungszentren im Lichte des Clean Mobility Package



VORTRAGSINHALTE.

I) Vorstellung der Wiener Lokalbahn-
Unternehmensgruppe

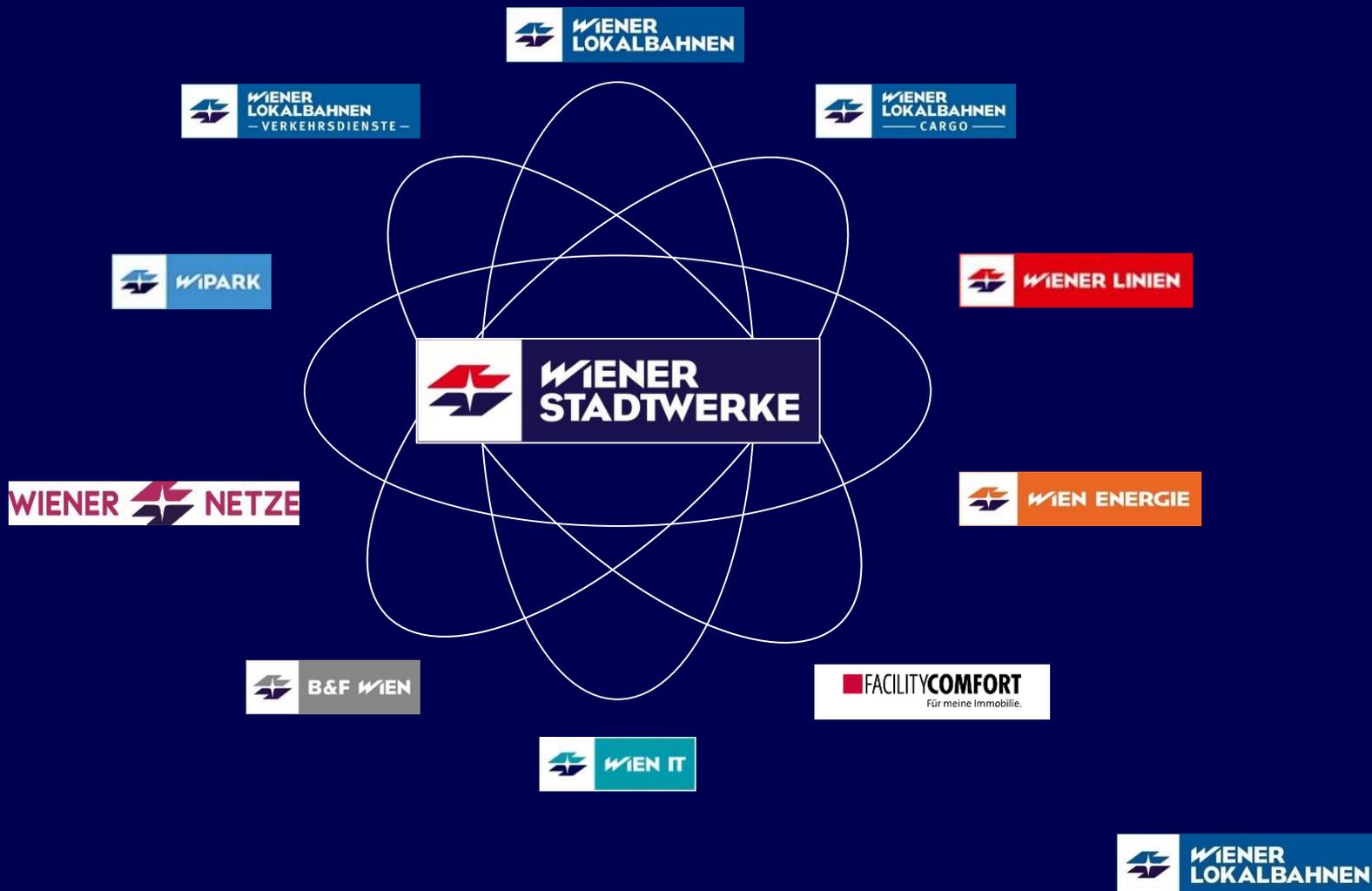


WIENER LOKALBAHNEN.
WIR LEBEN BAHN.
WIR LEBEN BUS.

WIENER LOKALBAHNEN GmbH | Purkytgasse 1B | 1230 Wien
+43 1 90444 | office@wlb.at | www.wlb.at



WIENER STADTWERKE. IMMER. WEITER. NÄHER.



WIR LEBEN BAHN. WIR LEBEN BUS.



Badner Bahn ↻ Auftragsverkehre in Österreich und Deutschland

12,5 Mio. Fahrgäste jährlich

35.000 Fahrgäste täglich

2,5 Mio. Zug-km jährlich

38 E-Triebfahrzeuge

80.000 Züge pro Jahr

68 vollständig elektrifizierte km Gleis

Werkstätte mit Lehrlingsausbildung

zwei Remisen

3.240 Fahrten auf fremder Infrastruktur jährlich

227.077 Zug-km jährlich



Busbetrieb in der Ostregion

1,7 Mio Fahrgäste jährlich

4.500 Fahrgäste täglich

23 Busse

1,5 Mio. Bus-km jährlich

firmeneigene KFZ-Werkstätte – auch für externe Kunden

ZAHLEN. DATEN. FAKTEN.



35 Mio. Euro
Jahresumsatz

135 Mio. Euro
Bilanzsumme

Ø 20 Mio. Euro jährliches
Investitionsvolumen



Mag. Monika Unterholzner
Geschäftsführerin

320
MitarbeiterInnen

70
Triebfahrzeug- und Lokführer

UNSERE TOCHTERGESELLSCHAFTEN.



VORTRAGSINHALTE.

II) Vorstellung CEEP



EUROPÄISCHER ZENTRALVERBAND DER ÖFFENTLICHEN WIRTSCHAFT (**CEEP**).



CEEP ist einerseits...

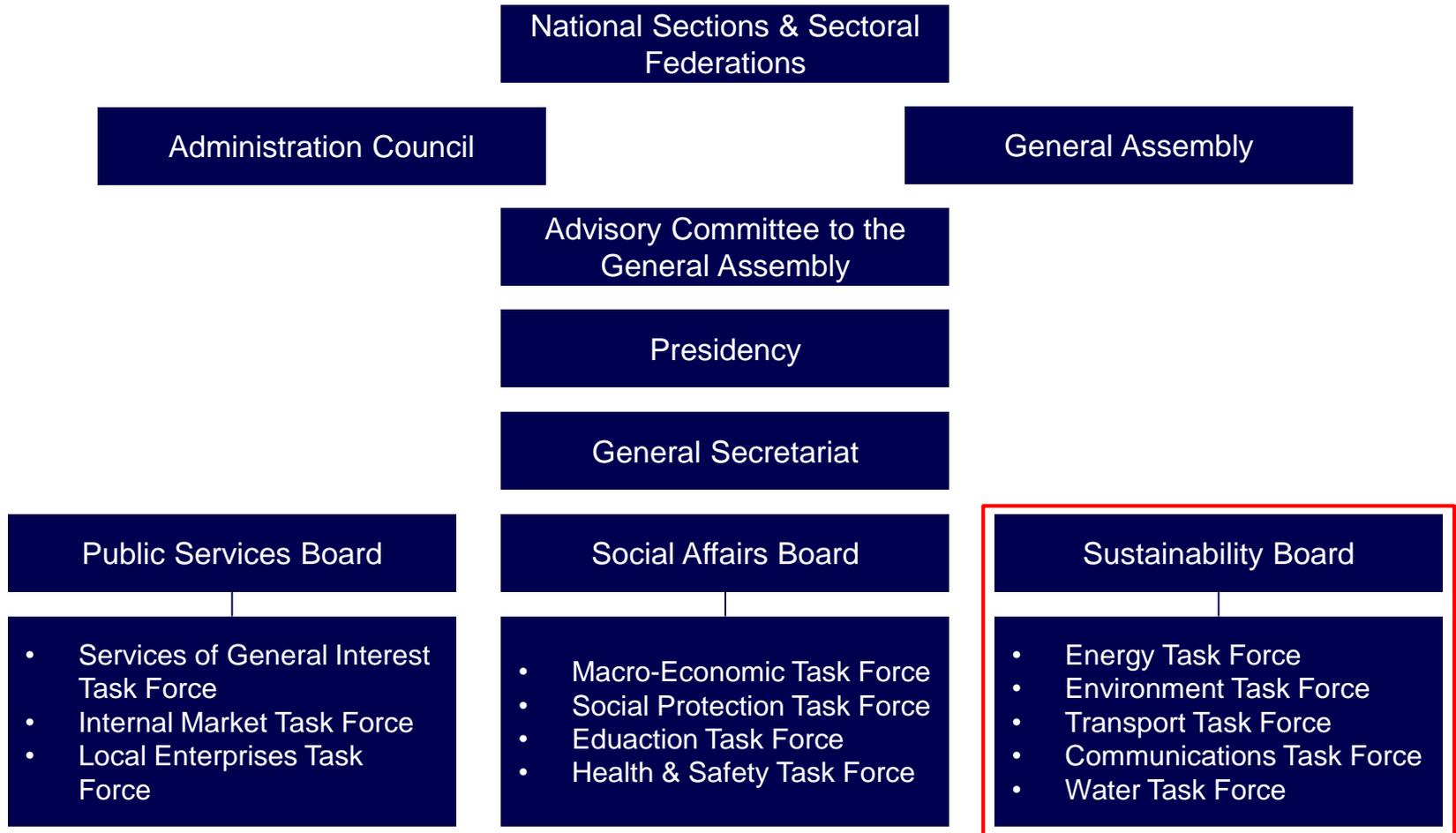
der europäische **Interessenverband** der Unternehmen und Organisationen, die öffentliche Dienstleistungen -in der EU-Terminologie "Dienstleistungen von allgemeinem (wirtschaftlichem) Interesse"- erbringen (z.B. öffentlicher Nahverkehr, Energie, Wasser, Häfen).

CEEP ist auch...

der europäische Spitzenverband der öffentlichen Arbeitgeber und als solcher **einer der drei von der EU-Kommission anerkannten europäischen Sozialpartner**.

Der CEEP ist dadurch regelmäßig im Zuge der Vorbereitung und Ausarbeitung von Verordnungen, Richtlinien und sonstigen Rechtsvorschriften zur Abgabe von Stellungnahmen aufgefordert und zu Konsultationen eingeladen.

STRUKTUR DES CEEP.



VORTRAGSINHALTE.

III) Herausforderungen von Ballungszentren
im Lichte des Clean Mobility Package



EUROPE ON THE MOVE AND CLEAN MOBILITY PACKAGE.

Im Juli 2016 wurde von der Kommission die Strategie zur emissionsarmen Mobilität vorgelegt. In erster Linie geht es um drei Handlungsfelder:

- (1) Effizienz im Verkehrsbereich (durch Digitalisierung);
- (2) raschere Einführung emissionsarmer alternativer Energieträger im Verkehrssektor;
- (3) Übergang zu emissionsfreien Fahrzeugen



HERAUSFORDERUNGEN FÜR BALLUNGSZENTREN.

- ⊕ enormes Bevölkerungswachstum
- ⊕ zukunftssichere Verkehrssysteme müssen mit wenig Raum auskommen
- ⊕ Umweltbelastung steigt
- ⊕ Erhaltung der Lebensqualität erfordert den Einsatz neuer Technologien, um Emissionen zu reduzieren
- ⊕ neue und gesteigerte Anforderungen an die (Verkehrs-) Infrastruktur
- ⊕ Kunden und Kundinnen fragen vermehrt One-Stop-Shop-Lösungen an

Das Clean Mobility Package fördert Lösungen für dieser Herausforderungen der Zukunft. Dennoch bedarf es einer kritischen Betrachtung einzelner Teile des Pakets.

BEVÖLKERUNGSWACHSTUM ALS HERAUSFORDERUNG.

Bevölkerungsentwicklung – Stadt Wien

2001-2011	10,6%
2011-2017	8,9%
Prognose 2017-2030	11,2%
Prognose 2017-2050	22,4%

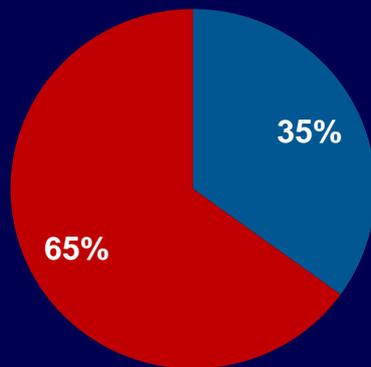
Die Angaben stammen aus der Publikation Österreichs Städte in Zahlen 2017 (Österreichischer Städtebund).

- ☞ Die Anforderungen an den Verkehr steigen mit den Bevölkerungszahlen von Ballungsräumen an.
- ☞ Bei derartigen Anstiegen der Bevölkerungszahlen gewinnt auch die Form der Fortbewegung zunehmend an Bedeutung. Denn es geht verstärkt auch um eine effiziente Nutzung des vorhandenen Raumes.
- ☞ Es braucht einen massiven Ausbau des umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs – von Fahrplanangebot und Infrastruktur. Beim öffentlichen Verkehr handelt es sich bei entsprechender Auslastung im Hinblick auf die knappe Ressource „Raum“ um das flächeneffizienteste Verkehrsmittel.

WENIG RAUM FÜR ZUKUNFTSSICHERE VERKEHRSSYSTEME.

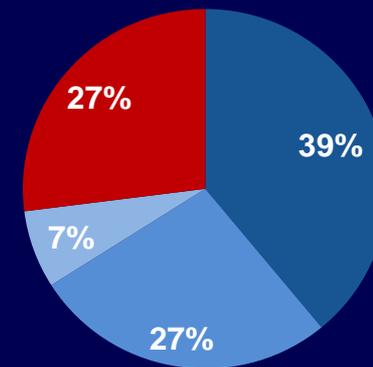
Raum bleibt auch bei steigenden Bevölkerungszahlen im Ballungsraum ein knappes Gut...

Verteilung der Verkehrsfläche in Wien



■ Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) ■ MIV

Wahl der Verkehrsmittel - Modal Split



■ ÖV ■ Fuß ■ Rad ■ PKW

- für 61% der Wege (Umweltverbund) stehen nur 35% der Verkehrsfläche zur Verfügung
- Auswirkung auf die Stadtplanung: Neubaugebiete unterscheiden sich in ihrer Flächenzusammenstellung grundlegend von älteren Stadtteilen
- Fazit: es braucht die Förderung flächeneffizienter Verkehrssysteme – Förderung des ÖV

ARGUMENTE FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR.

Mobilitätspaket I (2017/05)

Fokus: Straßenverkehr

Mobilitätspaket II (2017/11)

Fokus: Saubere Fahrzeuge

Mobilitätspaket III (2018/5)

Fokus: CO2-Standards und Sicherheit

Richtlinie zur Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (RL 2009/33/EU) „Clean Vehicles Directive“

- ⊕ Ziel: Beschleunigung der Marktentwicklung von emissionsarmen Fahrzeugen
- ⊕ wichtigste Änderungen im Zuge der Revision:
 - Definition eines sauberen Straßenfahrzeugs: nur mehr alternative Kraftstoffe in Form von Elektrizität, Wasserstoff, Erdgas inkl. Biomethan – Diesel Euro Norm VI-Busse nicht mehr!
 - Zielvorgaben/Quoten: Mindestquoten für die Anschaffung; Quoten für Österreich siehe unten

Fahrzeugart	2025	2030
Leichtfahrzeuge	35%	35%
Schwerfahrzeuge (LKW)	10%	15%
Schwerfahrzeuge (Bus)	50%	75%

UMWELTBELASTUNG STEIGT: CLEAN VEHICLES DIRECTIVE.

☸ Beurteilung der Clean Vehicles Directive (1)

☸ Das Bestreben einen nachhaltigeren Verkehr zu gestalten ist uneingeschränkt unterstützenswert. Die Abgasreduktion ist eine zwingend notwendig zu verfolgende Stoßrichtung, um das Langzeitziel der EU - die Transportemissionen um bis 2050 um 60% zu reduzieren – zu erreichen.

☸ Positionierung:

- (1) ÖPNV ist die beste De-Karbonisierungsstrategie, d.h. der Fokus sollte prinzipiell auf dem MIV liegen
- (2) EURO IV muss unter die Definition eines „sauberen Fahrzeuges“ fallen
- (3) Einrechnung des gesamten Fuhrparks eines Unternehmens in die Quote der sauberen Fahrzeuge (d.h. inkl. Tram und Metro)
- (4) keine verpflichtenden Ziel-Vorgaben zur Anschaffung von reinen E-Fahrzeugen in der hohen Zahl und längere Übergangsperioden zur Erreichung von Zielquoten

Fahrzeugart	2025	2030
Leichtfahrzeuge	35%	35%
Schwerfahrzeuge (LKW)	10%	15%
Schwerfahrzeuge (Bus)	50%	75%

UMWELTBELASTUNG STEIGT: CLEAN VEHICLES DIRECTIVE.

☸ **Beurteilung der Clean Vehicles Directive (2)**

☸ **Kosten:**

- Anschaffungskosten von E-Bussen: doppelt so hoch wie jene von EURO IV Bussen
- Errichtung eigener Infrastruktur notwendig – Zusatzkosten
- (noch) nicht bei allen Verbindungen einsetzbar

☸ **Diversität in der Flotte:**

- eine gewisse Diversität in der Flotte zu behalten ist wichtig, um unabhängig von der Verfügbarkeit eines Energieträgers zu sein

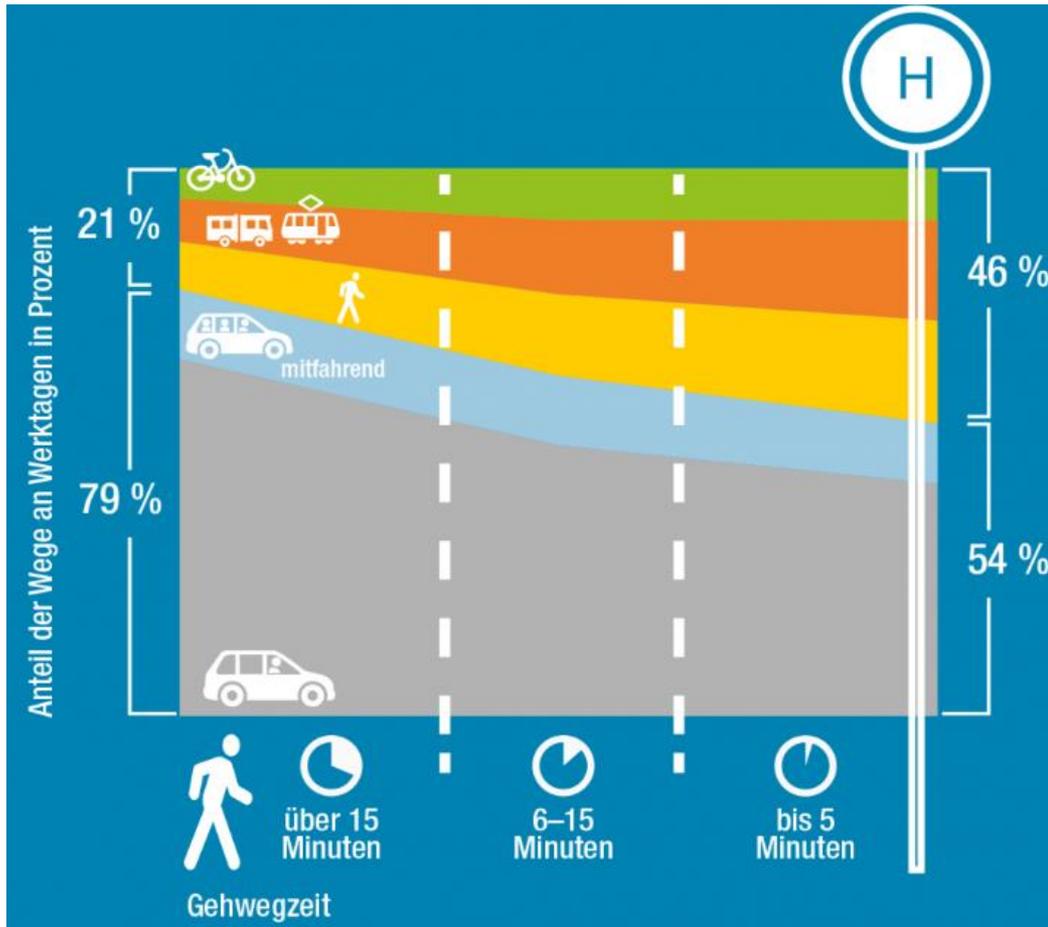
☸ **Folgen einer zu engen Definition des „sauberen Fahrzeugs“:**

- Vorteile für große Unternehmen hinsichtlich der Finanzierung
- dadurch bedingt Einfluss auf den Markt – weniger Wettbewerb

☸ **Vorschlag:**

- dem Subsidiaritätsprinzip folgend: Freiwilligkeit und Anreizsysteme anstatt verpflichtender Vorgaben

NEUE ANFORDERUNGEN AN DIE INFRASTRUKTUR UND ONE-STOP-SHOP-LÖSUNGEN.



- Je kürzer die Distanz zur Haltestelle des öffentlichen Verkehrs ist, desto höher ist die Umweltfreundlichkeit in der Fortbewegung.
- Es bietet sich daher an, an Haltestellen zusätzliche Leistungen bereitzustellen („Mobility Points“).

Abbildung: Je näher die nächste Haltestelle des öffentlichen Verkehrs desto höher steigt die Umweltfreundlichkeit (Quelle: VCÖ Schriftenreihe Mobilität der Zukunft 2/2017, Personenmobilität auf Klimakurs bringen, <https://www.vcoe.at/publikationen/infografiken/oeffentlicher-verkehr>, 35)

NEUE ANFORDERUNGEN AN DIE INFRASTRUKTUR UND ONE-STOP-SHOP-LÖSUNGEN.

- 🚗 Entwicklung von Haltestellen zu Mobilitäts-Hubs
- 🚗 Entwicklung von übergreifenden Plattformen



Darstellung: WLB-Mobility Point, Eröffnung in
Wr. Neudorf/Griesfeld im Jahr 2019

FAZIT.

- Ballungszentren stehen vor großen Herausforderungen.
- Das Bevölkerungswachstum gepaart mit einer damit einhergehenden stärker werdenden Belastung der Umwelt erfordert Investitionen in den öffentlichen Verkehr und insbesondere in energieeffiziente und alternativ angetriebene Transportmittel.
- Die begrenzte Ressource Raum erfordert ebenfalls verstärkte Investitionen in den öffentlichen Verkehr, da es sich dabei bei entsprechender Auslastung auch um die flächeneffizienteste Form der Fortbewegung handelt.
- Mit dem Clean Mobility Package wurden in der Europäischen Union zahlreiche Maßnahmen verlautbart, die jedoch zum Teil einer kritischen Betrachtung unterzogen werden müssen; insbesondere die verpflichtenden Vorgaben zur Quote „sauberer Fahrzeuge“ in der Flotte, die Form der Berechnung der Quoten und die Definition eines „sauberen Fahrzeugs“ aus der Clean Vehicles Directive. Freiwilligkeit und Anreizsysteme sollten verstärkt an die Stelle verpflichtender Vorgaben treten.
- Die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur verändern sich. Haltestellen werden zu Mobilitäts-Hubs. Kunden fragen verstärkt One-Stop-Shop-Lösungen an.

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!



Mag. Monika Unterholzner

Geschäftsführerin der WIENER LOKALBAHNEN GmbH

Vorsitzende der Task Force Verkehr,
Europäischer Zentralverband der öffentlichen Wirtschaft (CEEP)