

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	I
Abbildungsverzeichnis.....	VIII
Abkürzungsverzeichnis.....	XI
Vorwort.....	XIV
1. Problemstellung	1
1.1 Ausgangssituation.....	1
1.2 Zielsetzung der Arbeit	2
1.3 Forschungsmethodik.....	2
1.4 Gliederung der Arbeit	3
2. Das oberösterreichische Verkehrswesen in der Vergangenheit.....	6
2.1 Der Straßenverkehr in Oberösterreich	7
2.1.1 Die Frühzeit des Straßenwesens	7
2.1.2 Das Straßenwesen im 19. Jahrhundert.....	7
2.1.3 Das Straßenwesen im 20. Jahrhundert.....	8
2.1.3.1 Der motorisierte Verkehr in Oberösterreich	8
2.1.3.2 Das Straßenwesen zwischen den beiden Weltkriegen	9
2.1.3.3 Oberösterreichs Straßenwesen seit 1945.....	10
2.2 Die Entwicklung der Schifffahrt in Oberösterreich	12
2.2.1 Die Binnenschifffahrt auf der Donau	12
2.2.1.1 Die Donau als Wasserstrasse.....	12
2.2.1.2 Die ersten Dampfschiffe und Gründung der DDSG	13
2.2.1.3 Die Schifffahrt auf der Donau nach dem Zweiten Weltkrieg.....	15
2.2.2 Die Bedeutung der kleineren Zuflüsse	17
2.3 Die oberösterreichische Eisenbahngeschichte	18
2.3.1 Die Eisenbahnen von ihren Anfängen bis 1918.....	18
2.3.2 Das Eisenbahnwesen von 1918 - 1945.....	24
2.3.3 Das Eisenbahnwesen seit dem Zweiten Weltkrieg.....	26
2.4 Der Flugplatz Linz Hörsching	28
2.4.1 Der Flughafen Linz-Hörsching von der Gründung bis 1955.....	28
2.4.2 Die Entwicklung des Flugplatzes seit dem Jahr 1955.....	28
3. Die Linzer Verkehrsbetriebe	31
3.1 Die Gründungsgeschichte der Linzer TEG	31
3.2 Die Entwicklung der TEG bis zur Zwischenkriegszeit.....	34
3.2.1 Der Straßenbahnbetrieb.....	34
3.2.2 Die Umleitungsstrecke zur Eisenbahnunterführung	36
3.2.3 Die Pöstlingbergbahn.....	36
3.2.4 Die Auswirkungen des ersten Weltkriegs.....	38
3.2.5 Die wirtschaftliche Entwicklung	38
3.2.5.1 Das Fahrgastaufkommen	38
3.2.5.2 Der Verkehr als Umsatzträger	39

3.3 Die TEG/ESG in der Zwischenkriegszeit.....	40
3.3.1 Die Linienbezeichnungen der elektrischen Straßenbahn.....	40
3.3.2 Von der TEG zur ESG	41
3.3.3 Die Aufnahme des Autobusbetriebs	41
3.3.4 Die Eisenbahnunterführung in der Wiener Straße.....	42
3.3.5 Die wirtschaftliche Entwicklung	43
3.3.5.1 Das Fahrgastaufkommen	43
3.3.5.2 Hohe Defizite im Straßenbahnbereich	44
3.4 Der Anschluss und der Zweite Weltkrieg.....	45
3.4.1 Der Aufschwung des Nahverkehrs.....	45
3.4.2 Die Einführung der Rechtsfahrordnung.....	46
3.4.3 Die Errichtung einer Obus-Linie	46
3.4.4 Die Zerbombung der Verkehrsbetriebe	47
3.5 Die Jahre des Wiederaufbaus	48
3.5.1 Der Straßenbahnbetrieb.....	49
3.5.2 Der Autobusbetrieb	51
3.5.3 Der Obusbetrieb.....	53
3.5.4 Die Pöstlingbergbahn.....	54
3.5.5 Liniennetz der Straßenbahn und der Obusse (1940 – 1959).....	55
3.5.6 Die wirtschaftliche Entwicklung in den Nachkriegsjahren	56
3.5.6.1 Das Fahrgastaufkommen	56
3.5.6.2 Die Ertragssituation	56
3.6 Der öffentliche Nahverkehr in den 60iger und 70iger Jahren.....	58
3.6.1 Der Straßenbahnbetrieb.....	58
3.6.1.1 Umstellung der Straßenbahnlinie M auf Autobusbetrieb	58
3.6.1.2 Hohe Investitionen in Fuhrpark und Infrastruktur	59
3.6.1.3 Einstellung des Teilstücks der Linie E nach Ebelsberg	60
3.6.1.4 Einführung des schaffnerlosen Betriebs	61
3.6.1.5 Neue Linienbezeichnungen.....	62
3.6.1.6 Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Auhof	62
3.6.2 Der Autobusbetrieb.....	62
3.6.2.1 Veränderungen im Autobusliniennetz	63
3.6.2.2 Einführung neuer Liniennummern	64
3.6.2.3 Neubau des Autobusbetriebshofes	64
3.6.2.4 Einführung des schaffnerlosen Betriebs	65
3.6.2.5 Neue Autobusgeneration	66
3.6.3 Der Obusbetrieb.....	66
3.6.3.1 Erweiterung und Veränderung des Streckennetzes	66
3.6.3.2 Umstellung auf Fahrgastselbstbedienung	67
3.6.3.3 Neue Linienbezeichnungen.....	68
3.6.3.4 Die Erhaltung des Obus-Betriebes.....	68
3.6.4 Die Pöstlingbergbahn.....	68
3.6.5 Die Einrichtung von Schnellbuslinien	68
3.6.6 Liniennetz der Straßenbahn und der Obusse (1960 – 1979).....	69
3.6.7 Park-and-Ride-Aktion.....	70
3.6.8 Projekt: Unterfahung Hauptbahnhof	70
3.6.9 Die neue ESG	70
3.6.10 Die wirtschaftliche Entwicklung 1960 – 1979.....	71
3.6.10.1 Das Fahrgastaufkommen	71
3.6.10.2 Die Ertragssituation	73

3.7 Der öffentliche Nahverkehr in den 80iger und 90iger Jahren.....	74
3.7.1 Die Straßenbahn.....	74
3.7.1.1 Straßenbahnhauptwerkstätte Kleinmünchen	74
3.7.1.2 Umkehrschleifen der Straßenbahnlinie 3	76
3.7.1.3 Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 nach Auwiesen	77
3.7.1.4 Verlängerung der Straßenbahn nach Ebelsberg	78
3.7.2 Der Autobus.....	79
3.7.2.1 Erweiterung des Schnellbusliniennetzes.....	80
3.7.2.2 Einführung von Stadtteilbussen	80
3.7.2.3 Die Niederflurautobusse	81
3.7.2.4 Veränderungen im Autobusliniennetz	82
3.7.3 Der Obus	84
3.7.3.1 Zusammenlegung der Obus- und Autobusbetriebsstätte	84
3.7.3.2 Hohe Investitionen in den Fuhrpark	84
3.7.3.3 Umstellung der Autobuslinie 21 auf Obus-Betrieb.....	86
3.7.3.4 Verlängerung der Obuslinie 41 bis zur Baintwiese	86
3.7.4 Die Pöstlingbergbahn.....	87
3.7.5 Die Tarifgestaltung.....	88
3.7.6 Neue Fahr Scheinautomaten.....	89
3.7.7 Linienplan im Jahr 1982 und 1996	90
3.7.8 Der Linzer Verkehrsverbund	92
3.7.9 Das Anruf-Sammeltaxi (AST).....	92
3.7.10 LIBE – Das Linzer Beschleunigungsprogramm.....	93
3.7.11 Nahverkehrsprogramm für den Großraum Linz.....	95
3.7.12 Die wirtschaftliche Entwicklung 1980 – 1999/2000.....	95
3.7.12.1 Das Fahrgastaufkommen	95
3.7.12.2 Die Ertragssituation	97
3.7.12.3 Das Rumpfgeschäftsjahr 1998.....	99
3.8 Von der ESG zur Linz AG	100
3.8.1 Die Gründung der Linz Linien GmbH	102
3.8.2 Kennzahlen auf einen Blick – Stand: 2000/2001	102
3.8.3 Linie 2 nach Ebelsberg.....	102
3.8.4 Erweiterung des Obus-Liniennetzes.....	103
3.8.5 Umbauarbeiten bei der Grottenbahn.....	103
3.8.6 Das Fahrkartenangebot im Jahr 2002.....	104
3.8.7 Linienpläne der Linien 1,2,3 – gültig ab April 2002.....	105
3.8.8 Liniennetzplan (Stand: April und Juli 2002)	106
3.8.9 Nahverkehrsdrehscheibe Linz.....	108
3.8.10 Zukünftige Projekte	108
4. Die Welser Verkehrsbetriebe	109
4.1 Die Anfänge des Linienverkehrs in Wels.....	109
4.1.1 Die Aufnahme des Autobusverkehrs im Jahr 1928	110
4.1.2 Der Neustart des Autobusverkehrs im Jahr 1929.....	111
4.2 Die Firma Friedrich Schiffelhuber	113
4.2.1 Die Gründungsgeschichte der Fa. Schiffelhuber.....	113
4.2.2 Das Liniennetz der Fa. Schiffelhuber	114
4.2.3 Die Stadtgemeinde Wels und der Linienverkehr	115
4.2.3.1 Diskussionen zur Errichtung einer Obus-Linie	116
4.2.3.2 Diskussionen zur Errichtung von Autobus-Verkehrslinien	116
4.2.3.3 Das Jahr 1961	117

4.3 Die Firma SAB TOURS – Linie Wels.....	118
4.3.1 Die Gründungsgeschichte der Welser SAB TOURS	118
4.3.2 Der öffentliche Nahverkehr in den 60iger Jahren	118
4.3.2.1 Der Aufbau des Liniennetzes	118
4.3.2.2 Das Fahrgastaufkommen	121
4.3.2.3 Die Tarifentwicklung	121
4.3.2.4 Bau einer neuen Autobusgarage	121
4.3.2.5 Die Stadt Wels und der Linienverkehr.....	122
4.3.2.6 Die wirtschaftliche Entwicklung	123
4.3.3 Der öffentliche Nahverkehr in den 70iger Jahren	124
4.3.3.1 Änderung des Firmennamens.....	124
4.3.3.2 Der Schulbusverkehr	124
4.3.3.3 Ausbau des Liniennetzes	125
4.3.3.4 Erweiterung der Infrastruktur	126
4.3.3.5 Das Fahrgastaufkommen	127
4.3.3.6 Die Tarifgestaltung	127
4.3.3.7 Die wirtschaftliche Entwicklung	129
4.3.4 Der öffentliche Nahverkehr in den 80iger Jahren	130
4.3.4.1 Verkehrskonzept für die Stadt Wels.....	130
4.3.4.2 Anpassung des Firmennamens	130
4.3.4.3 Beteiligung des Elektrizitätswerkes.....	130
4.3.4.4 Erweiterung des Linienverkehrs – 1. Ausbaustufe	131
4.3.4.5 Erweiterung des Linienverkehrs – 2. Ausbaustufe „Große Lösung“	134
4.3.4.6 Weiterer Ausbau des Liniennetzes	136
4.3.4.7 Das Umweltticket.....	137
4.3.4.8 Die Tarifentwicklung	137
4.3.4.9 Die Entwicklung der Beförderungszahlen	140
4.3.4.10 Die wirtschaftliche Entwicklung	141
4.3.4.11 Generationswechsel in der Geschäftsführung	141
4.3.5 Der öffentliche Nahverkehr in den 90iger Jahren	142
4.3.5.1 Einführung eines Magnet-Fahrscheinsystems	142
4.3.5.2 Farbkennung für das Liniennetz	142
4.3.5.3 Rückverlegung der Drehscheibe auf den Kaiser-Josef-Platz	143
4.3.5.4 Einführung einer Citybus-Linie	143
4.3.5.5 Fahrtroutenänderungen im Frühjahr 1993	145
4.3.5.6 Die Niederflurautobusse	145
4.3.5.7 Neue Verkehrsführungen im Jahr 1994	145
4.3.5.8 Eigene Dienstkleidung für Welser Busfahrer	146
4.3.5.9 Das Anruf-Sammel-Taxi „West“	146
4.3.5.10 Neue Busdrehscheibe auf dem Kaiser-Josef-Platz	149
4.3.5.11 Teilnahme am oberösterreichischen Verkehrsverbund	150
4.3.5.12 Die Samstag-Tageskarte	150
4.3.5.13 Das Liniennetz im Jahr 1997	151
4.3.5.14 Die Tarifentwicklung	151
4.3.5.15 Die Entwicklung der Beförderungszahlen	154
4.3.5.16 Die wirtschaftliche Entwicklung	154
4.3.6 Das neue Jahrtausend	156
4.3.6.1 Einführung eines neuen Fahrscheinsystems	156
4.3.6.2 Die wirtschaftliche Entwicklung	156
4.3.6.3 Das Liniennetz	157
4.3.6.4 Die Tarifgestaltung	157

5. Die Steyrer Verkehrsbetriebe	160
5.1 Die Gründungsgeschichte der Städtischen Unternehmungen	160
5.1.1 Die Aufnahme des Autobusverkehrs	160
5.1.2 Die Einführung des Linienbetriebs	160
5.2 Die Liquidation der Steyrer Verkehrsbetriebe	161
5.3 Der Anschluss und der Zweite Weltkrieg	162
5.3.1 Die Wiederaufnahme des Linienbetriebs im Jahr 1941	162
5.3.2 Die Auswirkungen des Krieges	163
5.4 Die Entwicklung in der Nachkriegszeit	164
5.4.1 Die Wiederaufnahme des Autobusverkehrs	164
5.4.2 Der Beginn des regelmäßigen Linienbetriebs	165
5.4.3 Die Einführung eines Probebetriebs auf der Linie Steyr - Garsten	167
5.4.4 Die Intensivierung des Reiseverkehrs	168
5.4.5 Reifen- und Treibstoffknappheit	169
5.4.6 Überlegungen zur Errichtung einer Obus-Linie	169
5.4.7 Die Aufgabe des Linienverkehrs in Steyr	170
5.4.8 Die Tarifgestaltung	170
5.4.9 Die wirtschaftliche Entwicklung in der Nachkriegszeit	171
5.4.9.1 Das Fahrgastaufkommen	171
5.4.9.2 Die Ertrags- und Finanzsituation	171
5.5 Der öffentliche Nahverkehr in den 50iger und 60iger Jahren	172
5.5.1 Die Modernisierung des Fuhrparks	172
5.5.2 Kontinuierlicher Rückzug aus dem Reiseverkehrsgeschäft	172
5.5.3 Übersiedlung der Verwaltung der Stadtwerke Steyr	173
5.5.4 Neue Linie Ennsleite und Tabor	174
5.5.5 Einführung des schaffnerlosen Fahrbetriebs	177
5.5.6 Werbung als neue Einnahmequelle	177
5.5.7 Neubau der Autobusgarage	178
5.5.8 Veralterung des Fuhrparks	179
5.5.9 Tarifgestaltung	180
5.5.10 Die wirtschaftliche Entwicklung 1950 – 1969	182
5.5.10.1 Das Fahrgastaufkommen	182
5.5.10.2 Die Ertrags- und Finanzsituation	183
5.6 Der öffentliche Nahverkehr in den 70iger und 80iger Jahren	185
5.6.1 Die Veränderung des Streckennetzes durch Brückenneubau	185
5.6.2 Errichtung der neuen Linie Resthof und Wieserfeldplatz	185
5.6.3 Probebetrieb Schlüßlmaysiedlung – Christkindsiedlung	186
5.6.4 Das Jahr 1980	187
5.6.4.1 Intensivierung der Linie Ennsleite und Tabor	187
5.6.4.2 Probeweise Einführung eines City-Kurses	187
5.6.4.3 Einführung von Fahrkartendruckern	187
5.6.4.4 Anschaffung von Gelenkbussen	188
5.6.5 Die Intensivierung und Ausdehnung des bestehenden Liniennetzes	189
5.6.6 Steyrer Versorgungsbetriebeverbund Gas und Verkehr	191
5.6.7 Die Tarifgestaltung	191
5.6.8 Die wirtschaftliche Entwicklung 1970 - 1989	193
5.6.8.1 Das Fahrgastaufkommen	193
5.6.8.2 Die Ertragssituation	194
5.6.8.3 Die finanzielle Situation	195

5.7	Der öffentliche Nahverkehr in den 90iger Jahren	197
5.7.1	Die Problematik des öffentlichen Verkehrs in Steyr.....	197
5.7.2	Einführung von Citybus-Linien im Jahr 1991.....	197
5.7.2.1	Citybus-Linien-Konzept im Jahr 1977	197
5.7.2.2	Generalverkehrskonzept der Stadt Steyr zu Beginn der 90iger Jahre.....	198
5.7.2.3	Drei Citybus-Linien für Steyr	198
5.7.2.4	Das neue Liniennetz	199
5.7.2.5	Die wirtschaftlichen Auswirkungen.....	200
5.7.3	Weitere Ausdehnung des Liniennetzes	200
5.7.4	Errichtung des Kommunalzentrums	201
5.7.5	Teilnahme am Oberösterreichischen Verkehrsverbund (ÖÖVV).....	201
5.7.6	Das Anruf-Sammel-Taxi.....	202
5.7.7	Verlegung der zentralen Umsteigestelle zum Busbahnhof	203
5.7.8	Die Tarifgestaltung.....	205
5.7.9	Die wirtschaftliche Entwicklung 1990 – 1999.....	208
5.7.9.1	Das Fahrgastaufkommen	208
5.7.9.2	Die Ertragssituation	210
5.7.9.3	Die finanzielle Situation.....	211
5.8	Das neue Jahrtausend	212
5.8.1	Änderung des Organisationsstatutes	212
5.8.2	Erweiterung des Liniennetzes	212
5.8.3	Einführung eines neuartigen Fahrkartensystems	213
5.8.4	Die wirtschaftliche Entwicklung	213
6.	Verkehrsverbände in Oberösterreich	216
6.1	Linzer Verkehrsverbund	216
6.2	Oberösterreichischer Verkehrsverbund	219
6.2.1	Die Gründungsgeschichte.....	219
6.2.2	Die Finanzierung.....	219
6.2.3	Die Probleme beim ÖÖVV	220
6.2.4	„Verkehrsverbund neu“ ab September 2001	221
6.2.5	Die Kernzonenregelung	222
6.2.6	Die Fahrpreisermittlung.....	223
6.2.7	Das Fahrkartenangebot	223
7.	Marktliberalisierung und Wettbewerb.....	224
7.1	Der bestehende EU-Rechtsrahmen im Bereich des ÖPNV	224
7.1.1	Verordnung 1191/69 idF Verordnung 1893/91	224
7.1.2	Verordnung 1107/70	224
7.2	Ausarbeitung neuer Rechtsvorschriften für den ÖPNV	226
7.2.1	Erster VO-Vorschlag durch die Europäische Kommission vom 26.7.2000	226
7.2.1.1	Anwendungsbereich (Art. 1)	227
7.2.1.2	Begriffsbestimmungen (Art. 3)	227
7.2.1.3	Integrierte Dienste (Art. 3 lit. d).....	227
7.2.1.4	Die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Art. 6)	227
7.2.1.5	Ausnahmen von der öffentlichen Ausschreibung (Art. 7, 8)	228
7.2.1.6	Schutzmaßnahmen (Art. 9).....	228
7.2.1.7	Mindestkriterien (Art. 10)	229
7.2.1.8	Querverbund (Art. 15 lit. d)	229
7.2.1.9	Übergangsfristen (Art. 17)	229

7.2.2	Änderung des VO-Vorschlages durch das EU-Parlament vom 14.11.2001....	230
7.2.2.1	Begriffsbestimmungen (Art. 4)	230
7.2.2.2	Die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Art. 7)	230
7.2.2.3	NEU: Handlungsspielraum der zuständigen Behörde (Art. 8)	230
7.2.2.4	Ausnahmen von der öffentlichen Ausschreibung (Art. 9, 10, 11)	231
7.2.2.5	Schutzmaßnahmen (Art. 12)	231
7.2.2.6	Mindestkriterien (Art. 13)	231
7.2.2.7	Querverbund (Art. 19 lit. d)	232
7.2.2.8	Übergangsfristen (Art. 21)	232
7.2.3	Zweiter VO-Vorschlag durch die Europäische Kommission vom 21.2.2002 ...	233
7.2.3.1	Anwendungsbereich (Art. 1)	233
7.2.3.2	Begriffsbestimmungen (Art. 3)	233
7.2.3.3	Öffentliche Dienstleistungskonzession (Art. 3 lit. i)	233
7.2.3.4	Die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (Art. 6, 6a)	233
7.2.3.5	Ausnahmen von der öffentlichen Ausschreibung (Art. 7, 7b, 8)	234
7.2.3.6	Schutzmaßnahmen (Art. 9)	235
7.2.3.7	Allg. Vorschriften für öffentliche Personenverkehrsdienste (Art 10):	235
7.2.3.8	Rechnungslegungsvorschriften und Querverbund (Art. 15)	235
7.2.3.9	Übergangsfristen (Art. 17)	236
7.2.4	Vergleich der Vorschläge des EP und der EU-Kommission	237
7.3	Gesetzgebungsverfahren für die neue Verordnung	238
7.3.1.1	Überblick über den Ablauf des Verfahrens	238
7.3.1.2	Mitentscheidungsverfahren – 1. Phase	238
7.3.1.3	Mitentscheidungsverfahren – 2. Phase	239
7.3.1.4	Mitentscheidungsverfahren – 3. Phase	239
7.4	Das „Magdeburger Urteil“	241
7.4.1	Ausgangsverfahren	241
7.4.2	Die Rechtsauffassung des Generalanwalts	242
7.4.3	Entscheidungsszenarien	243
7.5	Mögliche Auswirkungen der Liberalisierung des ÖPNV in Österreich	245
7.5.1	Beihilfezahlungen	245
7.5.2	Aufgabenträger	245
7.5.3	Finanzierung des ÖPNV	246
7.5.4	Gefahren der Liberalisierung	246
7.5.5	Erforderliche Maßnahmen in Österreich	246
8.	Zusammenfassung	248
8.1	Die Entwicklung der Verkehrsbetriebe in Linz, Wels und Steyr	248
8.1.1	Die Gründungsgeschichte	248
8.1.2	Die Entwicklung des Linienbetriebes	250
8.1.3	Die Entwicklung des Fahrgastaufkommens	254
8.1.4	Die wirtschaftliche Entwicklung	257
8.1.5	Das Anruf-Sammel-Taxi	259
8.2	Verkehrsverbände in Oberösterreich	260
8.3	Marktliberalisierung und Wettbewerb	262
8.4	Resümee	263
	Literaturverzeichnis	266