

# ÖVAS

Das Autobahnen- und Schnellstraßennetz als Infrastruktur für effizienten öffentlichen Verkehr

<b>Programm / Ausschreibung</b>	Mobilitätssystem, Mobilitätssystem, Regionen & Technologien Ausschreibung 2022	<b>Status</b>	laufend
<b>Projektstart</b>	01.01.2023	<b>Projektende</b>	31.12.2025
<b>Zeitraum</b>	2023 - 2025	<b>Projektlaufzeit</b>	36 Monate
<b>Keywords</b>	ÖV;A&S-Netz;Vernetzung;Kooperation		

## Projektbeschreibung

Die steigenden Herausforderungen des Klimawandels, und die aktuelle Energiekrise, bestärken einmal mehr die Notwendigkeit rascher und nachhaltig wirkender Maßnahmen zur Verbesserung der Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanz des Mobilitätssektors. Hierzu müssen wesentliche Veränderungen im Mobilitätssystem in Gang gesetzt werden, um das aktuelle Verhältnis PKW-Wege zu Wegen im Umweltverbund bis 2040 praktisch umzukehren (vgl. Mobilitätsmasterplan 2040, BMK 2021). Es ist daher erforderlich, bestehende Infrastrukturen neu zu nützen, um schnelle Lösungen zu erzielen.

Lückenlose Mobilitätsangebote bei gleichzeitig vorteilhafter Klimabilanz können nicht von einem Verkehrsträger allein getragen werden. Das hochrangige Autobahnen und Schnellstraßennetz (A&S-Netz) ist ein gut ausgebauter Verkehrsträger, der bisher für den öffentlichen Verkehr nicht optimal genutzt wurde. Die Nutzung des bestehenden A&S-Netzes als ÖV-Träger ist weitgehend Neuland. Die verfügbaren Kapazitäten legen den Einsatz von Schnellbussen auf dem A&S Netz nahe. Mit Hilfe von Verknüpfungen zur Schieneninfrastruktur, dem städtischen wie auch regionalen ÖV-Netz können effiziente Umsteigeknoten direkt auf oder in unmittelbarer Nähe zur Autobahn geschaffen werden, die eine Anfahrt ohne Umwege und eine rasche Weiterfahrt zu ermöglichen. Mit geringfügigen Adaptionen der bestehenden Infrastruktur (bspw. durch Nutzung vorhandener ASFINAG Betriebsausfahrten und Betriebsumkehrten oder Bevorzugung auf staugefährdeten Streckenabschnitten) können attraktive Fahrzeiten und eine Steigerung der Verkehrsleistung im ÖV erreicht werden.

Zielsetzung von ÖVAS ist die Konzeption eines öffentlichen Schnellbusverkehrs auf dem Autobahn- und Schnellstraßennetz in einem Testgebiet. Die Busse sollen eine eigene Infrastruktur erhalten, die ein schnelles Vorankommen und kurze Halte ohne Umwegfahrten ermöglicht. Ein zentraler Schwerpunkt ist die multimodale Anschlussmobilität an den Haltestellen, die zu Verkehrsknotenpunkten mit Bahn-, Regiobus-, Mikro-ÖV-, Ridesharing-, P&R-, Rad- und Fußweg-Anbindung ausgebaut werden sollen. Die betrachteten Streckenabschnitte befinden sich auf der A2 zwischen Hartberg und Mooskirchen sowie auf der A9 zwischen Übelbach/Frohnleiten und Wildon.

Die angestrebten Effekte sind:

- Erhöhung der Konkurrenzfähigkeit des ÖV durch Verkürzung der Fahrzeiten
- Anbindung von Gebieten an den Öffentlichen Verkehr, die mit sehr geringen ÖV-Güteklassen versorgt sind (Oststeiermark,

Bezirk Voitsberg)

- Reduktion des Pendler:innenverkehrs mit dem Privat-PKW und dadurch Entlastung der Bestandskapazitäten am A&S-Netz.

Viele Optionen zur ÖV-gerechten Gestaltung des A&S-Netzes sind nur mit Änderungen in den aktuellen Rahmenbedingungen umsetzbar. Daher ist ein weiteres zentrales Ziel des Projekts die aktuellen rechtlichen, technischen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen zu analysieren und passende Rahmenbedingungen für den Testbetrieb, z. B mit Ausnahmegenehmigungen, zu erwirken. Für einen dem Projekt nachgelagerten Regelbetrieb werden im Projekt die gegebenen Hemmnisse dargestellt und Vorschläge für notwendige Anpassungen der betreffenden Gesetze, Verordnungen, Regelwerke und technischen Richtlinien ausgearbeitet.

Die Umsetzung des Projekts ÖVAS soll durch ein Konsortium bestehend aus ASFINAG (Leadpartner), Verkehrsabteilung Land Steiermark, Verkehrsverbund Steiermark GmbH, Holding Graz GmbH & Co KG, Regionalmanagement Steirischer Zentralraum, Regionalmanagement Oststeiermark, Grazer Energieagentur, Quintessenz Organisationsberatung GmbH und Institut für Straßen- und Verkehrswesen der TU Graz erfolgen.

## **Abstract**

The climate and energy crisis confirm the need for rapid and sustainable measures to improve the energy- and CO<sub>2</sub> balance of the mobility sector. Significant changes in the mobility system must be initiated in order to flip over the current ratio of car trips vs. trips done via public transportation.

To establish the required, ecologically efficient overall transport system in Austria, it will be necessary to build a bridge between the public transportation and the individual road system. Seamless mobility offers with a positive climate balance cannot be borne by one mode of transport alone, but must be based on a strong co-operation and interlinkage of public and individual transportation mode.

The motor- and expressway network (A&S) in Austria is a well-developed infrastructure that has not been (optimally) used for public transport so far; the use of the A&S network as a public transport carrier is largely uncharted territory. Available capacity suggests the use of express-busses on the A&S network to close existing gaps and to feed existing public transportation lines. The rail infrastructure and the A&S network have crossroads throughout Austria, but currently no direct hubs to ensure rapid and convenient transfers to other modes of transport.

With links to the rail infrastructure, the urban as well as the regional public transport network, efficient hubs can be created directly on - or in the vicinity of - the motorway. This allows PT stops to be reached without detours by express-bus lines and passengers to continue their journey quickly. With minor adaptations of the existing infrastructure (e.g. by using existing non-public exits; by giving priority to express buses on the A&S network), an improved accessibility and attractive travel times of the public transport can be achieved in the selected test region "extended central region of Styria".

Many of the ideas outlined for improving public transport on the A&S network are not possible within the current (e.g. legal) framework. Therefore, a central goal of the project is to analyze the current legal, technical, financial and organizational framework, define relevant usecases and to obtain exceptions for test operations.

By offering attractive public transport services (comparable travel times and good service frequency) the ÖVAS project explicitly addresses today's users of individual motorized transport, in order to encourage them to change modes.

## **Projektkoordinator**

- Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-Aktiengesellschaft

## **Projektpartner**

- Land Steiermark
- QUINTESSENZ Organisationsberatung GmbH
- Verkehrsverbund Steiermark Gesellschaft m.b.H.
- Technische Universität Graz
- Regionalmanagement Steirischer Zentralraum GmbH
- Holding Graz - Kommunale Dienstleistungen GmbH
- Regionalentwicklung Oststeiermark GmbH
- Grazer Energieagentur Ges.m.b.H.