

Öffentlicher Verkehr hat Zukunft!

Herausforderungen und Gefahren für den
Öffentlichen Nahverkehr in Österreich

Tagungsband

49

The logo for 'vida' features the word in a lowercase, red, sans-serif font. A small grey dot is positioned above the letter 'i'.



WIEN

Wien, 2013
ISBN 978-3-7063-0457-3

Verkehr und Infrastruktur
Nr 49

Öffentlicher Verkehr hat Zukunft!

Herausforderungen und Gefahren
für den Öffentlichen Nahverkehr
in Österreich

Tagungsband

The logo for 'vida' features the word in a lowercase, red, sans-serif font. A small grey dot is positioned above the letter 'i'.



Zusammenstellung: Sylvia Leodolter (AK Wien)

Bearbeitung und
Layout: Christine Schwed (AK Wien)

Zu beziehen bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22
Tel: +43 1 50165 / 2698
Fax: +43 1 50165 / 2105
E-Mail: christine.schwed@akwien.at

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf photomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

© 2013, by Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei Der Deutschen Bibliothek erhältlich

Medieninhaber, Herausgeber, Vervielfältiger: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1041 Wien.

Vorwort

Wer nicht mobil ist, kann am sozialen und öffentlichen Leben kaum teilnehmen. Neben der Frage der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes geht es auch um die Befriedigung der materiellen und sozialen Bedürfnisse, um Nahversorgung, Bildung, Erholung und um Lebensqualität. Daher stellen die Kosten der Mobilität und Zugang zum Öffentlichen Verkehr eine zentrale soziale Frage dar.

Das Angebot an öffentlichen Verkehrsdiensten in Österreich ist schon derzeit auf hohem Niveau, allerdings besteht immer noch Potential in Richtung Verbesserung des Angebots, für mehr Fahrgastrechte, für bessere Information und mehr Service: Öffentlicher Verkehr hat Zukunft! Nicht zuletzt geht es auch darum, die Herausforderungen des Klimawandels und der Ziele bei Emissionsminderung und Energieverbrauch zu erreichen. Der Öffentliche Verkehr kann dabei eine wichtige Rolle übernehmen. Daher ist eine für alle Bevölkerungsgruppen leistbare, flächendeckende Versorgung mit öffentlichen Verkehrsdienstleistungen ein zentrales Anliegen der AK als Interessenvertretung der Fahrgäste und der Beschäftigten.

Die Rahmenbedingungen für einen optimalen Öffentlichen Verkehr sind jedoch von Wirtschaftskrise und überzogenen Liberalisierungsvorgaben von europäischer Ebene her schwierig. Knappe Kassen drängen öffentliche Besteller von Verkehrsdiensten in Richtung Ausschreibung zulasten der Arbeits- und Einkommensbedingungen der Beschäftigten aber auch zulasten der Qualität. Ohne verpflichtende Sozial- und Qualitätskriterien für den Öffentlichen Verkehr wird sich Sozialdumping nicht vermeiden lassen. Dabei wünscht sich die österreichische Bevölkerung allen Privatisierungs- und Liberalisierungstendenzen zum Trotz ganz klar, dass öffentliche Dienstleistungen im Eigentum des Staates bzw. unter direkter staatlicher Kontrolle bleiben sollen. Eine österreichweite, repräsentative Umfrage des Meinungsforschungsinstitutes SORA zum Thema "Die Angebote der Daseinsvorsorge im Bewusstsein der österreichischen Bevölkerung" im Auftrag der AK Wien kommt Anfang 2012 zum Ergebnis, dass 80 Prozent der ÖsterreicherInnen dies beim Öffentlichen Verkehrsangebot für sehr wichtig oder ziemlich wichtig halten.

Die Tagung hat die aktuellen Fragen für die Zukunft des Öffentlichen Verkehrs in den Mittelpunkt gestellt und gezeigt, dass das Potential für den Öffentlichen Verkehr nur mit einem klaren Bekenntnis der Öffentlichen Hand für öffentliches Eigentum, ausreichende Finanzierung und gegen alle Liberalisierungstendenzen im Interesse der Beschäftigten und der Bevölkerung genutzt werden kann.

Sylvia Leodolter

Inhaltsverzeichnis

1. Österreich braucht ein attraktives und leistbares Angebot im Öffentlichen Verkehr	1
2. Die Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs.....	3
3. Öffentlicher Verkehr – Österreich braucht mehr	9
4. Der Wert des kommunalen Nahverkehrs	27
5. Zukunft Bürgerbahn?	35
Plädoyer für eine Bürgerbahn	
Zehn einleitende Thesen mündend in „Sieben Tugenden einer Bürgerbahn“	
6. Nahverkehr in der Schweiz – Best Practice?	49
AutorInnen-Verzeichnis.....	59
Österreicher sagen ja zu mehr öffentlichem Verkehr	61
Umfrage Daseinsvorsorge – Teilergebnisse Öffentlicher Verkehr	63
Plakate/Ausstellung: Wozu Öffentlicher Verkehr?.....	69

1. Österreich braucht ein attraktives und leistbares Angebot im Öffentlichen Verkehr

Herbert Tumpel, Präsident der AK Wien und der Bundesarbeitskammer

Spritkosten auf Rekordniveau, hoher CO₂-Ausstoß, kilometerlange Staus. Wer die Möglichkeit hat, mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren, erspart sich dieses tägliche Horror-szenario und hohe Kosten.

Aber: Noch ist der Umstieg auf Bahn, Bus oder Straßenbahn und U-Bahn nicht für alle möglich. In vielen Regionen haben wir noch massiven Nachholbedarf, für viele gibt es schlicht noch keine passende Alternative.

Öffentlicher Verkehr hat Zukunft!

Ein gut ausgebauter, attraktiver Öffentlicher Verkehr ist ein absolutes Muss, wenn Österreich sich den Herausforderungen der Zukunft stellen will:

- Öffentlicher Verkehr schafft und sichert Arbeitsplätze: 84.000 Menschen arbeiten direkt im Öffentlichen Verkehr, gemeinsam mit den Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeugindustrie sichert der Öffentliche Verkehr insgesamt 170.000 Arbeitsplätze in Österreich
- Öffentlicher Verkehr entlastet spürbar die Umwelt: Wer mit der Bahn statt mit dem Pkw fährt, spart pro Kilometer knapp 100 Gramm CO₂, für eine Fahrt von Wien nach Salzburg sind das fast 32 Kilogramm pro Person.
- Öffentlicher Verkehr entlastet PendlerInnen: Wer zwischen Wien und Wiener Neustadt mit dem Zug statt mit dem Auto fährt, erspart sich monatlich mindestens 90 Euro
- Flächendeckender, leistbarer Öffentlicher Verkehr ermöglicht Mobilität und damit Teilhabe am sozialen und wirtschaftlichen Leben für Alle
- Öffentlicher Verkehr entlastet damit sogar jene, die ihn nicht nutzen: durch weniger Lärm, Stau und weniger Unfälle und damit geringeren Kosten für alle von uns

Österreich hat ein gutes Angebot

Österreich hat, mit einem gewissen Verbesserungsbedarf, Alles im Allen ein gutes Angebot. Das zeigen einerseits die im europäischen Vergleich durchwegs hervorragenden Passagierzahlen im öffentlichen Verkehr. Im Europa der 27 Mitgliedsstaaten wird um 30% weniger gern mit den Öffis gefahren als in Österreich. In Deutschland sind es 40% im Vereinigten Königreich sogar 50%. Lediglich zwei EU-Länder, Ungarn und die Tschechische Republik, liegen deutlich vor uns.

Auch bei der Zufriedenheit der Fahrgäste, braucht Österreich keinen Vergleich mit anderen Ländern zu scheuen. Hier liegen wir klar im vorderen Bereich.

Gutes Angebot ist kein Zufall

Dieses gute Angebot entsteht nicht zufällig sondern es ist ebenso die Folge

- der Kenntnis der örtlichen Verhältnisse und der spezifischen Wünsche vor Ort
- der Kooperation der Leistungsanbieter und der Besteller bei der Ausarbeitung der Fahrpläne und, bei der Auswahl der Fuhrparks
- der Kooperation zwischen den einzelnen Anbietern für gut abgestimmte Umsteigemöglichkeiten
- der Beschäftigungsbedingungen
- der Erreichbarkeit
- der Investitionen

Hier stellt sich natürlich die Frage inwieweit die EU-Pläne hier nicht dagegen arbeiten.

2. Die Bedeutung des Öffentlichen Verkehrs

Doris Bures, Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

Ihr habt eure Konferenz unter den Titel „Öffentlicher Verkehr hat Zukunft!“ – gestellt, und das kann ich nur 100%ig unterstreichen – fast wäre ich verleitet zu sagen, „und dem ist nichts hinzuzufügen“. Das wäre allerdings ein sehr kurzes verkehrspolitisches Statement, deshalb möchte ich doch meine Vorstellungen zur Zukunft des öffentlichen Verkehrs in Österreich ein bisschen skizzieren.

Wir wissen, dass der Verkehr in Zukunft nicht nur nicht weniger werden, sondern bis 2025/2030 sogar kräftig ansteigen wird. Unsere Verkehrsprognose 2025+ spricht eine deutliche Sprache: bis 2025 wird es um 42% mehr Güterverkehr und um 17% mehr Personenverkehr geben. Wenn wir dieses Verkehrsaufkommen bewältigen wollen, dann **MUSS** der öffentliche Verkehr Zukunft haben.

1. Und deshalb MÜSSEN wir auch ein klares Bekenntnis zur Schiene als DAS Herzstück des öffentlichen Verkehrs ablegen

- Denn ohne Schienengütertransport wären schon heute täglich 20.000 LKWs mehr auf Österreichs Straßen und wir hätten jedes Jahr um 2 Millionen Tonnen mehr CO₂-Ausstoß. Angesichts der prognostizierten Zuwächse im Güterverkehr ist es daher vor allem aus umweltpolitischer Sicht unerlässlich, die Schiene so auszubauen, dass sie diese Kapazitäten aufnehmen kann und dabei auch wirtschaftlich konkurrenzfähig bleibt. Wir wollen unseren hervorragenden modal split von derzeit 32% (auch 2011 trotz kleiner Rücknahmen stabil!) in den nächsten 10 – 12 Jahren sogar auf 40% erhöhen.
- Aber auch für den Personenverkehr müssen wir die Schiene als Konkurrenten zur Straße noch attraktiver machen, und das heißt in erster Linie beschleunigen. Wir werden mit der Fertigstellung der Neubaustrecke über das Tullnerfeld und des Lainzer Tunnels schon Ende dieses Jahres die Weststrecke deutlich beschleunigen. Wien – St. Pölten in nur 25 Min., Linz – Flughafen Wien in nur 1h30 Min. – da bleibt das Auto und das Flugzeug als Konkurrent eindeutig auf der Strecke.

Und wir müssen jetzt dringend auch in die Südstrecke investieren. Wir haben zwischen Wien und Salzburg genauso viele Einwohner wie zwischen Wien und Klagenfurt über Graz, aber wir haben auf der Südstrecke nur ein Viertel der Fernfahrgäste auf der Bahn. Und das liegt schlicht daran, dass man der-

zeit auf der Südstrecke mit dem Auto einfach deutlich schneller ist. Und genau deshalb bauen wir sowohl den Semmering-Basistunnel als auch den Koralmtunnel. Und am Ende des Tages wird die Strecke Wien – Graz um 50 Minuten auf 1h50Min verkürzt und die Fahrt Wien – Klagenfurt wird statt dzt. 4 Stunden nur noch 2h40Min. dauern. Dann wird auch hier das Auto nicht mehr mithalten können.

- Aber, und das möchte ich hier auch in aller Deutlichkeit festhalten, bei allem Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr – die Bahn ist und bleibt ein Massentransportmittel! Nicht jede Strecke kann mit der Bahn befahren werden, manchmal sind Busse umwelt- und auch kundenfreundlicher! Wenn wir z.B. die Regionalstrecke Oberwart – Friedberg für Pendler aus dem Südburgenland nach Wien von einer Diesellok auf einen umweltfreundlichen Direktbus umstellen, dann ist das erstens die halbe Umweltbelastung, zweitens in der halben Zeit zu schaffen, drittens für die Fahrgäste deutlich bequemer, weil sie nicht umsteigen müssen und es ohne viele Zwischenhalte direkt geht und viertens ist es deutlich günstiger für die öffentliche Hand.

Ich möchte hier auch noch eines klarstellen, was öffentlich immer wieder sehr verkürzt und damit letztlich falsch dargestellt wird, nämlich wenn es um die Einstellung von Strecken geht: 2/3 der Strecken, die in den letzten Jahren übertragen bzw. rechtlich eingestellt wurden, sind seit den 80er Jahren nicht mehr befahren, d.h. es liegen zwar noch die Gleise, aber es fährt dort schon seit 25 Jahren kein Zug mehr. Und die Hälfte vom restlichen Drittel sind Nostalgiezüge für Touristen und Ausflügler, die brauchen ja wirklich nicht von den ÖBB bzw. vom Bund betrieben zu werden, das können ruhig die Länder machen, wenn sie das wollen und bezahlen. Auch das Bahnmusterland Schweiz ist diesen Weg gegangen und hat regionale Bahnstrecken hinterfragt und teilweise durch z.B. Busse ersetzt.

2. Und wenn wir also, um darauf zurückzukommen, ein klares Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr ablegen, dann müssen wir auch genauso deutlich sagen, dass die Erhaltung, die Modernisierung und der Ausbau der Schiene auch Geld kostet – und zwar nicht zu knapp.
 - Wir verwirklichen gerade das größte Investitionsprogramm in den Schienenausbau in der 2. Republik – und das trotz der Einsparungen im Zuge des Konsolidierungspaketes. Wir investieren derzeit 2,2 Milliarden Euro jährlich, bis 2017 werden wir 12 Milliarden Euro aufgewendet haben – das ist sehr viel Geld. Und um eines klarzustellen: nur $\frac{1}{4}$ des Geldes fließt in die gerne zitierten Tunnelbauten, $\frac{3}{4}$ der Investitionen gehen in die Erhaltung und Erneuerung des Bestandnetzes.
 - Und zwar in erster Linie in die Beschleunigung der Strecken, das heißt Beseitigung der Langsamfahrstrecken, neue Strecken, Weichen- und Gleissanierungen, immerhin stammen noch immer 70% des Schienennetzes aus der

Monarchie. Und wir investieren, zu Recht, natürlich auch in die Sicherheit und in neue Lärmschutzmaßnahmen und Park & Ride Anlagen für die Anrainer/innen.

- Wir schaffen mit den Investitionen auch 100 neue, moderne, kundenfreundliche und größtenteils barrierefreie Bahnhöfe – immerhin die Tore in die Städte des Tourismuslandes Österreich. Darunter sind auch Megaprojekte wie der Salzburger, der Grazer und der Wiener Hauptbahnhof. Und wir kaufen auch neue, moderne, bequeme Zuggarnituren an. Seit 2008 wird z.B. jeden Monat ein neuer Railjet geliefert.
 - Und auch neue, leistungsfähige Güterterminals und Anschlussbahnen werden gebaut sowie bestehende modernisiert, um den Anforderungen des steigenden Güterverkehrs gerecht zu werden wie Wolfurt, Wörgl, Wels und Wien Inzersdorf.
 - Die Bahn ist eines der sichersten Transportmittel. Die Gefahr, auf der Schiene einen Unfall zu haben, ist 64x geringer als im Straßenverkehr. Das fällt aber nicht vom Himmel, wie wir das von anderen, meist privaten Bahnen traurigerweise wissen. Die ÖBB und die Privatbahnen befördern täglich 660.000 Menschen in fast 5.000 Zügen (Alternativ: die ÖBB transportiert täglich 1,2 Mio. Menschen in ihren Zügen und Bussen), und diesen Fahrgästen sind wir es schuldig, dass sie auch sicher unterwegs sind. Deshalb investieren wir z.B. auch in neue Sicherheitssysteme wie in ETCS, in neue Fernsteuerungen, in einen neuen Zugfunk aber auch in die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen.
3. Und diese hohen Investitionen machen nicht nur verkehrspolitisch, sondern auch volkswirtschaftlich Sinn
- IHS, WIFO, OECD, IV und auch ÖWK (??) sind sich einig, Investitionen in die Infrastruktur sind wichtig und richtig, sie beleben die Konjunktur, schaffen und sichern Arbeitsplätze und stärken den Wirtschaftsstandort im internationalen Wettbewerb. Bernhard Felderer sagt z.B. *„Für diese Dinge müssen wir Geld haben, sonst würden wir uns gegen die nächste Generation sozusagen versündigen“*, oder die Industriellenvereinigung, die sagt: *„Infrastruktur ist ein zentraler Wettbewerbsfaktor für eine Volkswirtschaft. Österreich kann sich hier einen Stillstand nicht leisten, denn das würde sich negativ auf die Wachstums- und Wettbewerbschancen Österreichs auswirken.“*; um zwei unverdächtige Institutionen zu zitieren.
 - Und diese positiven Effekte sind auch klar messbar. Die Gesamtinvestitionen des ÖBB-Rahmenplans von 40 Milliarden Euro erzeugen in der Bau- und Betriebsphase eine Wertschöpfung von 72,5 Milliarden Euro, also ein Verhältnis von 1:2,1 Euro. Beim Bau sind jetzt und in den kommenden Jahren jeweils rund 40.000 Menschen direkt und indirekt beschäftigt. In der Betriebsphase werden noch einmal fast 50.000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Und

die Rückflüsse an Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen machen rund 30 Milliarden Euro, also drei Viertel der Investitionssumme aus.

Nicht umsonst sagt das WIFO: *„die Investitionen in die Bahn-Infrastruktur wirken sich schnell und direkt belebend auf die Konjunktur und den Arbeitsmarkt aus. Die Stetigkeit dieser Investitionen ist ein wichtiger Faktor zur Überbrückung der derzeitigen Wirtschaftskrise“.*

Und selbst das, ebenfalls unverdächtige, Wirtschaftsblatt schreibt: *„Steuerzahler können sich entspannen, ihr Geld wird gut investiert“.*

4. Wir haben also mit unseren Investitionen in die Schiene die Weichen in die Zukunft gestellt. Wir bekennen uns ganz klar zum Ausbau der Bahn und wir bekennen uns genauso klar zur ÖBB als staatliches Unternehmen. Und diesem Unternehmen müssen wir deshalb auch DIE Rahmenbedingungen geben, damit es im Wettbewerb jetzt und auch in Zukunft bestehen kann.

- Wir haben deshalb schon 2009 das Bundesbahngesetz so reformiert, dass das Unternehmen rasch und flexibel auf Marktverhältnisse reagieren kann, dass es ihre Strukturen verschlanken und alle Rationalisierungspotentiale ausschöpfen kann. So kann die ÖBB-Führung wieder alle Synergien nutzen und im Unternehmen selbst auch einsparen.
- Wir haben die Finanzierung der Infrastruktur auf verlässliche Beine gestellt. Seit 2007 sichern langfristige Verträge die dringend notwendige Erneuerung. Und auch die sogenannten gemeinwirtschaftlichen Leistungen für den Nahverkehr sind seit 2011 erstmals langfristig bis 2019 abgesichert, der alljährliche Verhandlungspoker mit den Ländern und dem Finanzministerium hat ein Ende.
- Aber wir haben dem neuen Vorstand auch klare Eigentümer-Vorgaben mitgegeben. Die ÖBB muss an ihrem Ergebnis arbeiten und bis 2013 schwarze Zahlen schreiben. Und es muss auch Schluss sein mit betriebsbedingten Frühpensionierungen! Das Pensionsantrittsalter bei den ÖBB muss kontinuierlich Richtung reguläres Pensionsalter steigen, kein Mensch versteht, dass Eisenbahner mit durchschnittlich 52, 53 oder 54 in Pension gehen.

5. In den letzten Jahren haben wir also viel bewegt auf der Schiene

- Wir haben langfristige Verkehrsprognosen erstellt.
- Wir setzen gerade das größte Schienenausbauprogramm der 2. Republik um und haben die Finanzierung dazu auch langfristig gesichert. Und wir haben auch das Leistungsangebot des Bundes im Schienenverkehr bis 2019 auf transparente Art und Weise definiert.
- Wir haben mit dem Zielnetz 2025 eine langfristige Ausbaustrategie festgelegt, die auch die Grundlage für einen Taktverkehr mit gut verknüpften, leicht merkbaren und schnellen Verbindungen bildet.

- Und jetzt gehen wir gerade noch einen Schritt weiter: vor drei Monaten haben wir uns mit den Ländern geeinigt, dass wir gemeinsam ein Angebotskonzept, quasi eine Grundversorgung an öffentlichem Verkehr für die Menschen definieren wollen. Es geht hier darum, dass einheitlich für ganz Österreich definiert wird, welchen öffentlichen Verkehr, in welcher Qualität, Erreichbarkeit und Verbindungshäufigkeit brauchen wir und zwar nach klaren und einheitlichen Kriterien und Standards. Im Frühjahr 2013 sollen hier schon erste Ergebnisse vorliegen. In einem 2. Schritt wird es dann darum gehen, zu definieren, wer diesen öffentlichen Verkehr organisiert, anbietet und letztlich auch finanziert. Ich weiß, das ist eine schwierige Aufgabe, aber ich denke, auch eine ganz wichtige Grundlage, damit der öffentliche Personenverkehr auch in Zukunft
 - zu einem leistbaren Preis
 - die Menschen rasch, sicher, bequem und ökologisch von A nach B bringt.

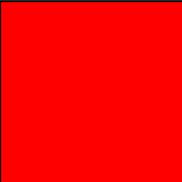
Wir brauchen eine leistungsfähige, moderne Schieneninfrastruktur und leistungsstarke Schienenverkehrsunternehmen, damit der Verkehrsträger Schiene das Verkehrswachstum der Zukunft ökonomisch, effizient und ökologisch verträglich abwickeln kann. Und dieses Bekenntnis zu diesem System wie seit Jahrzehnten nicht mehr soll auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine gute Perspektive in einem so wichtigen Bereich geben, hier wird klug in die Zukunft für die Beschäftigung von morgen investiert.

Und daran arbeiten wir auf Hochtouren, denn - wie ihr so richtig formuliert habt – „Öffentlicher Verkehr hat Zukunft“.

Ich wünsche eurer Konferenz noch fruchtbare, interessante Vorträge und Diskussionen und muss mich leider jetzt sofort verabschieden, weil ich gleich zum nächsten Termin muss.

3. Öffentlicher Verkehr – Österreich braucht mehr

Sylvia Leodolter



**Öffentlicher Verkehr –
Österreich braucht mehr!**
Leitgedanken zur Veranstaltung

Mag. Sylvia Leodolter
Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr
AK Wien
20. Juni 2012



wien.arbeiterkammer.at

Öffentlicher Verkehr sichert Teilhabe am sozialen Leben

- Erreichbarkeit von Bildungsstätten
- und Arbeitsplätzen
- Sicherung der Lebensbedürfnisse – Einkaufen, Gesundheitsversorgung, Ämter
- Teilnahme am sozialen Leben – Kultur, Freunde, Bekannte, Freizeit
- Öffentlicher Verkehr soll flächendeckend, leistbar und barrierefrei zugänglich sein!



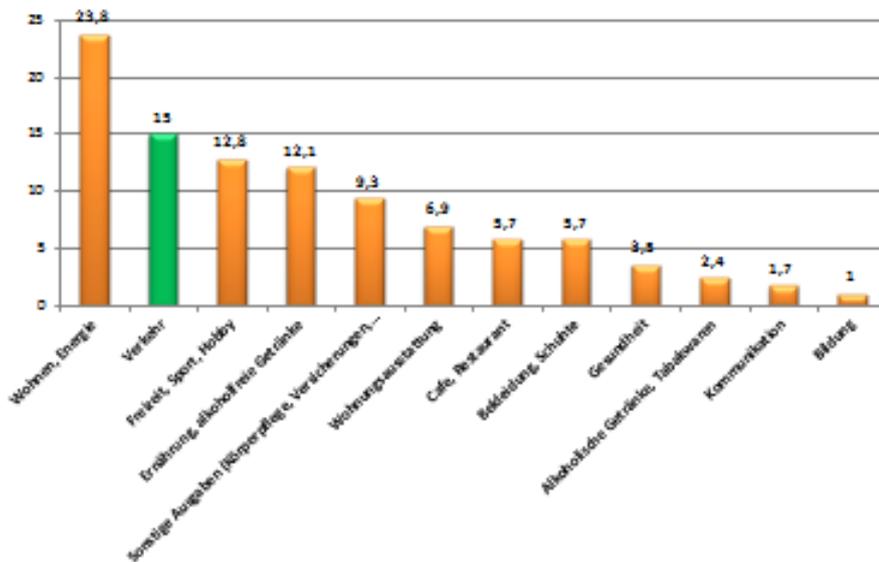
Leitgedanken zum Öffentlichen Verkehr

- Die Kosten der Mobilität sind eine **soziale Frage** – eine leistbare, flächendeckend Grundversorgung mit Öffentlichem Verkehr ist die Antwort
- Öffentlicher Verkehr muss attraktiv sein – **Qualität** des Angebots ist zentral
- Öffentlicher Verkehr ist ein **leistungsstarker Wirtschaftsmotor** und ein zentrales Element der Stabilisierung in der Krise - Arbeitsbedingungen müssen fair sein
- Straßenverkehr ist eine enorme **Umwelt- und Gesundheitsbelastung** – Öffentlicher Verkehr ist eine nachhaltige Antwort
- Öffentlicher Verkehr ist eine **unverzichtbare Dienstleistung der Daseinsvorsorge** – **Liberalisierung und Privatisierung** sind eine **massive Bedrohung**



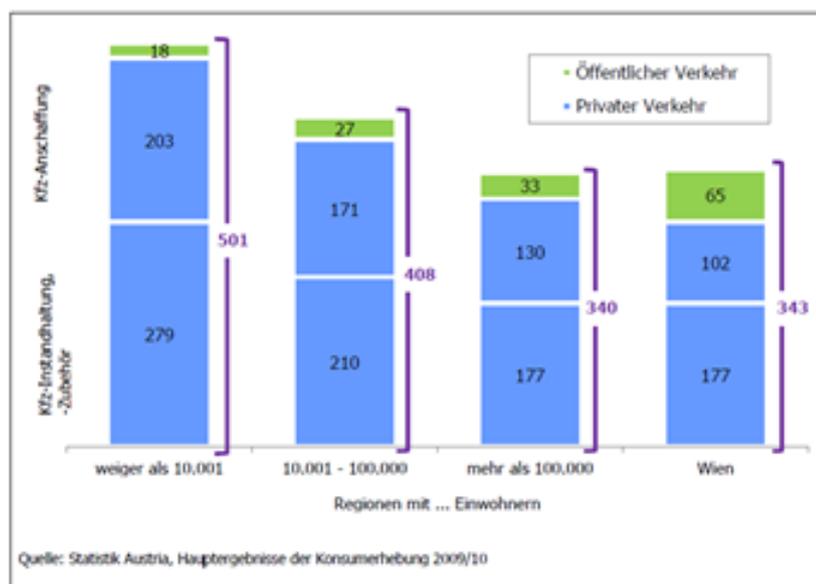
Verkehrsausgaben sind die zweitgrößte Belastungsquelle österreichischer Haushalte

Quelle: Statistik Austria, Hauptergebnisse der Konsumerhebung 2009/10



Wer ein gutes Öffentliches Verkehrsangebot nutzen kann, fährt billiger

Abbildung 31: Verkehrsausgaben 2009/10 in Euro nach Regionstypen



Quelle: Statistik Austria, Hauptergebnisse der Konsumerhebung 2009/10

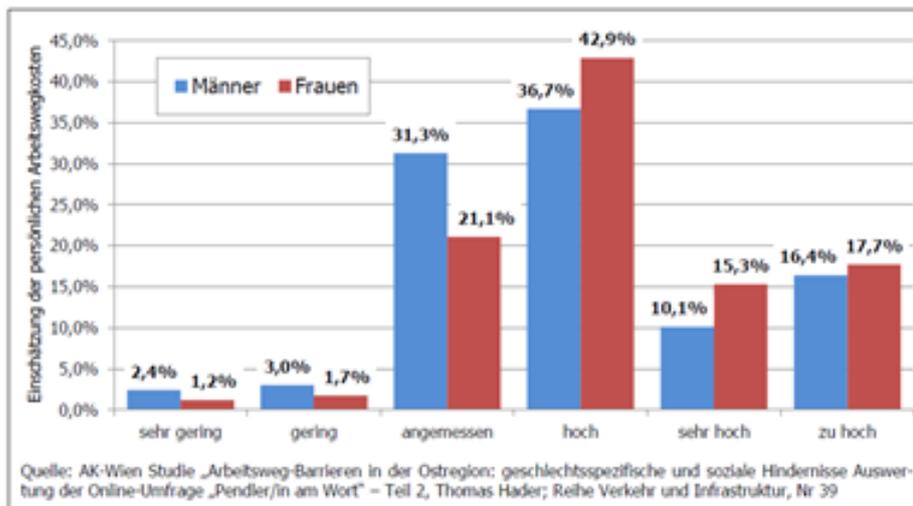


Besserer Öffentlicher Verkehr – mehr Verteilungsgerechtigkeit!

- Vor allem ArbeitnehmerInnenhaushalte mit **niedrigen Einkommen**, die keine Alternative zum Pkw haben, werden durch steigende Pkw-Kosten **überproportional belastet**
- Besonders benachteiligt: **ländliche Regionen** mit schlechter Verkehrsanbindung, ArbeitnehmerInnen im **Schichtdienst** (Produktion, Krankenhäuser etc)



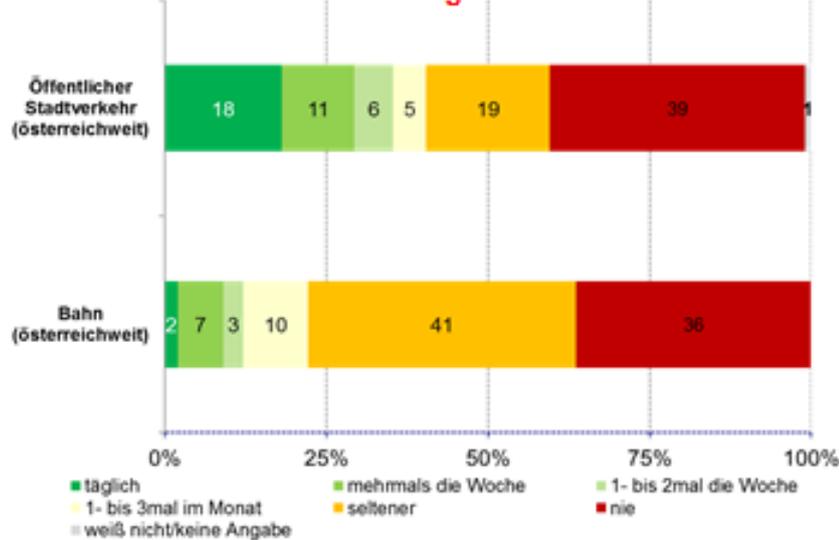
Arbeitswegkosten belasten Frauen stärker!



Ungenutztes Kundenpotential:

58 % der ÖsterreicherInnen nutzen nie oder seltener als 1 mal im Monat den Öffentlichen Stadtverkehr

77 % fahren nie oder weniger als 1 Mal im Monat mit der Bahn



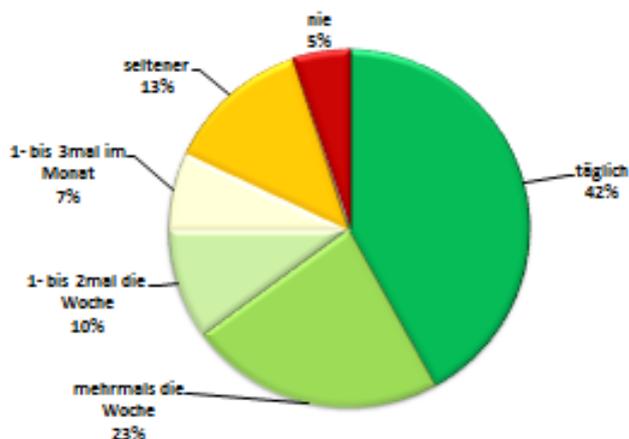
Quelle: SORA-Umfrage zum Thema „Die Angebote der Daseinsvorsorge im Bewusstsein der österreichischen Bevölkerung“ im Auftrag der AK Wien, Jänner 2012



Gutes Angebot wird angenommen:

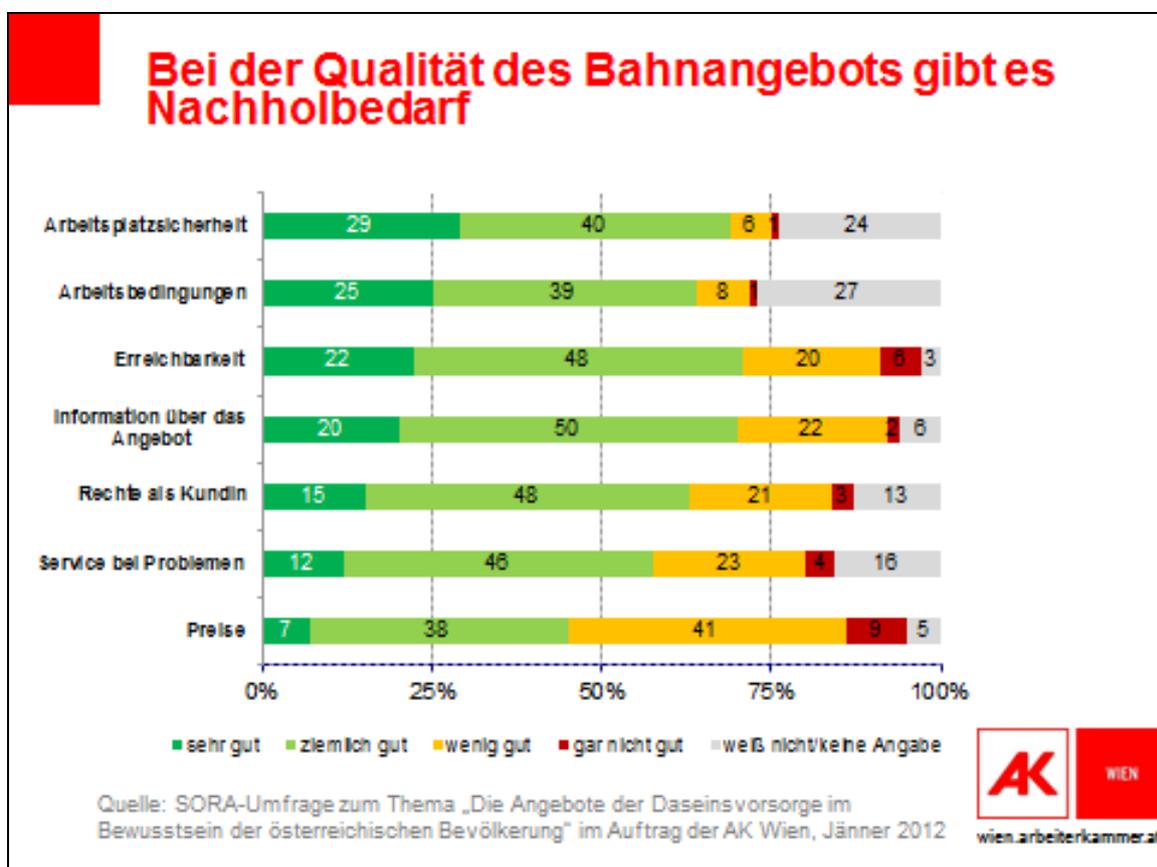
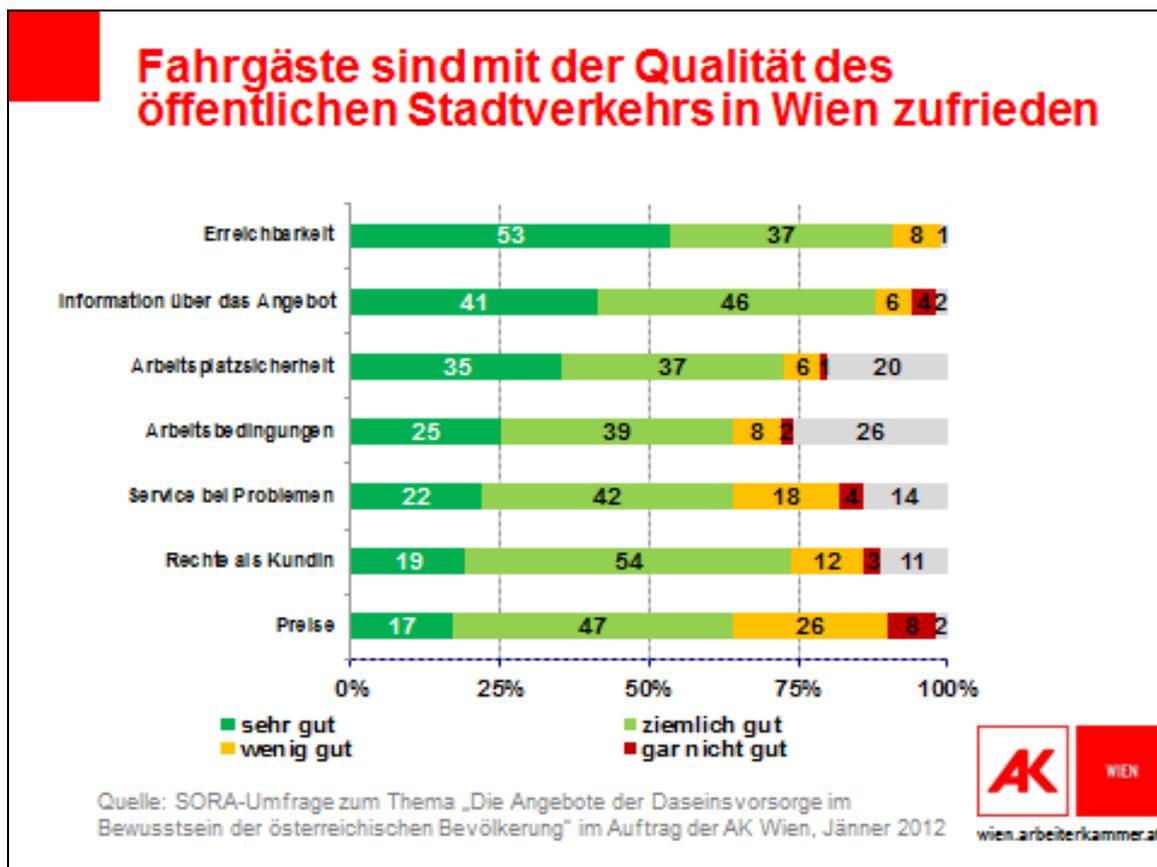
In Wien nutzen 75 % täglich bis wöchentlich den Öffentlichen Stadtverkehr

Nutzung des Öffentlicher Stadtverkehrs in Wien

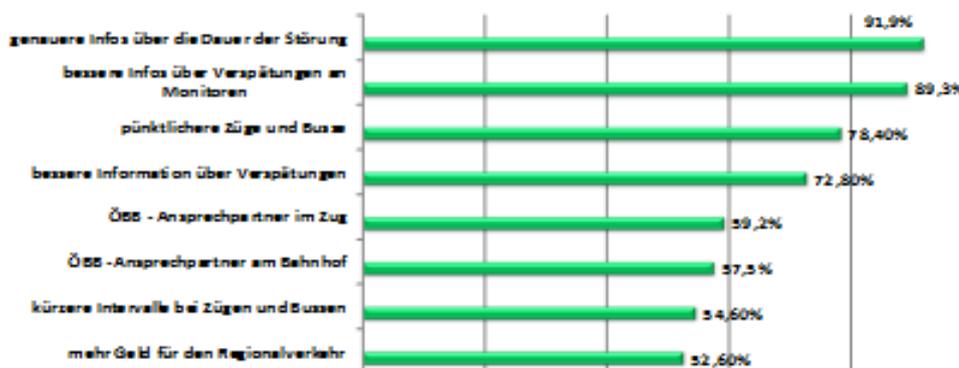


Quelle: SORA-Umfrage zum Thema „Die Angebote der Daseinsvorsorge im Bewusstsein der österreichischen Bevölkerung“ im Auftrag der AK Wien, Jänner 2012





Was den PendlerInnen als größter Kundengruppe sehr wichtig ist...



Quelle: ausgewählte Daten aus den AK PendlerInnenbefragungen 2008/2009; 2009/10; 12/ 2010



Öffentlicher Verkehr schafft und sichert Arbeitsplätze

- **84.000** Menschen arbeiten im Öffentlichen Verkehr
- Gemeinsam mit den Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge sichert der Öffentliche Verkehr **170.000** Arbeitsplätze
- Investitionen in den Ausbau des ÖV haben einen **höheren Arbeitsplatzeffekt** als beim Straßenbau
- Öffentlicher Verkehrssektor ist als Arbeitgeber und Dienstleister für die Wirtschaft ein **zentraler Stabilisierungsfaktor in der Krise**



Öffentlicher Verkehr braucht öffentliche Mittel

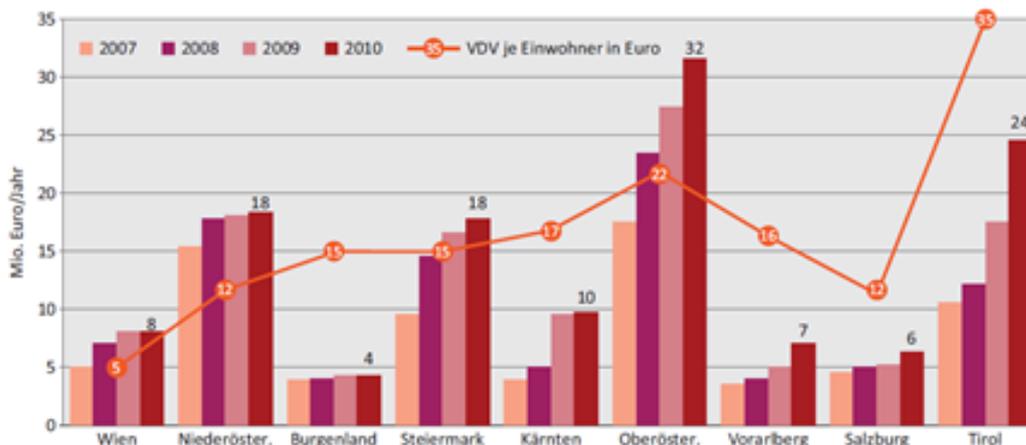
- Öffentlicher Verkehr ist keinesfalls teurer als Individualverkehr, in das Straßennetz wird insgesamt deutlich mehr als in den öffentlichen Verkehr investiert.
- Bei Vergleichen Straße – Schiene oder ÖV – IV werden Landes- und Gemeindestraßen meist „vergessen“
- Die Länder geben deutlich mehr Mittel für den Straßenbau aus, als für den Öffentlichen Verkehr!
- 2008 gaben Länder und Gemeinden (ohne Wien) insgesamt knapp 1 Mrd Euro für den Straßenbau aus, aber nicht einmal 100 Mio für den Schienenverkehr
- Wien gibt jedoch allein 265,5 Mio für die Schiene aus (Straßenbau: 41,1 Mio)



Was den Ländern der Öffentliche Verkehr auf der Schiene wert ist...

Abb. 2: Verkehrsdienstevertrag (VDV) der ÖBB-PV

Quelle: ÖBB-PV, Schienen-Control – eigene Berechnungen



Quelle: SchienenControl GmbH, Tätigkeitsbereich 2010

- Insgesamt zahlen die Länder 22 %, der Bund 78 % der Verkehrsbestellungen



Der (Straßen)Verkehr ist ein Umweltproblem..

- Die CO₂ Emissionen des Verkehrs beschleunigen den Klimawandel
- Hoher Ressourcenverbrauch: Treibstoffe, Metalle, Verkehrsfläche
- Hohe externe Kosten – Lärm, Schadstoffe, Unfälle

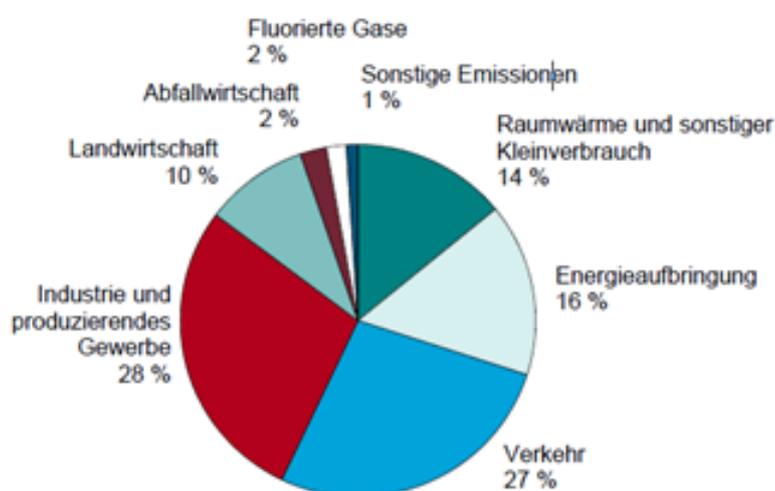


→ Öffentlicher Verkehr ist die Antwort...



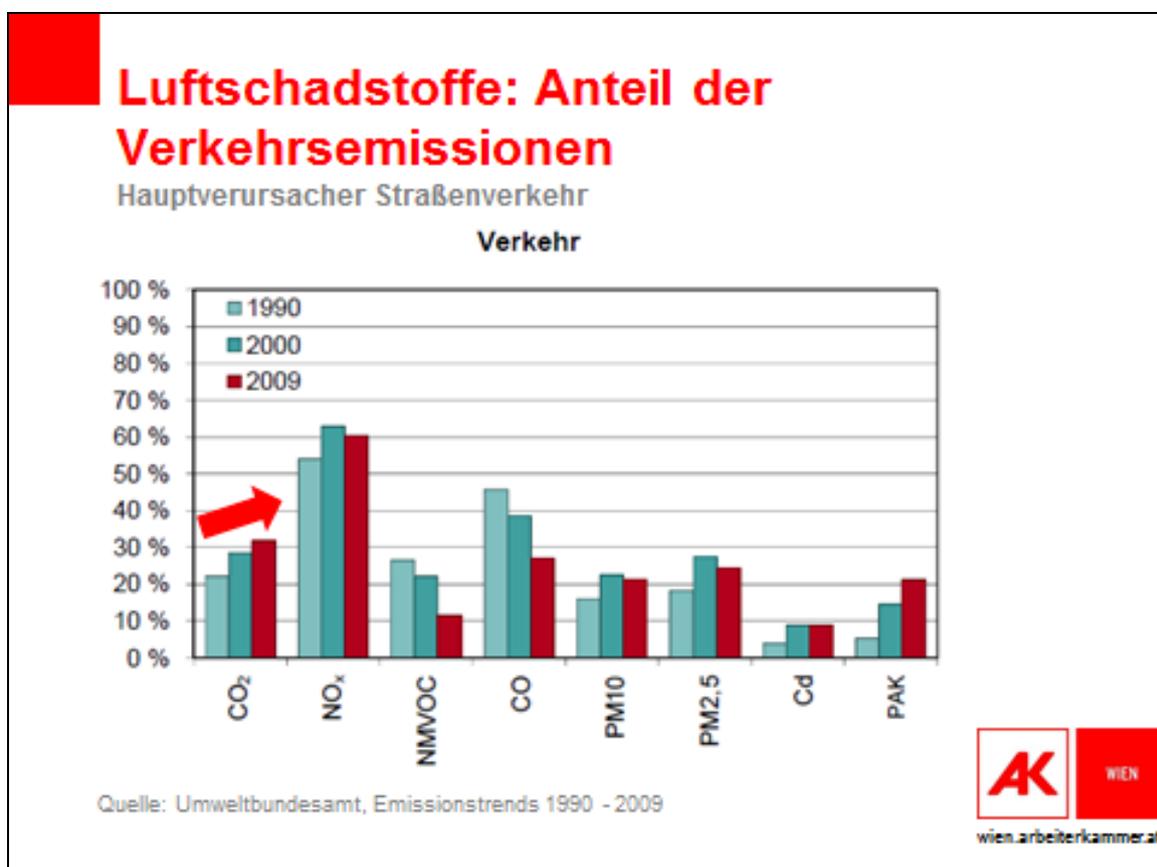
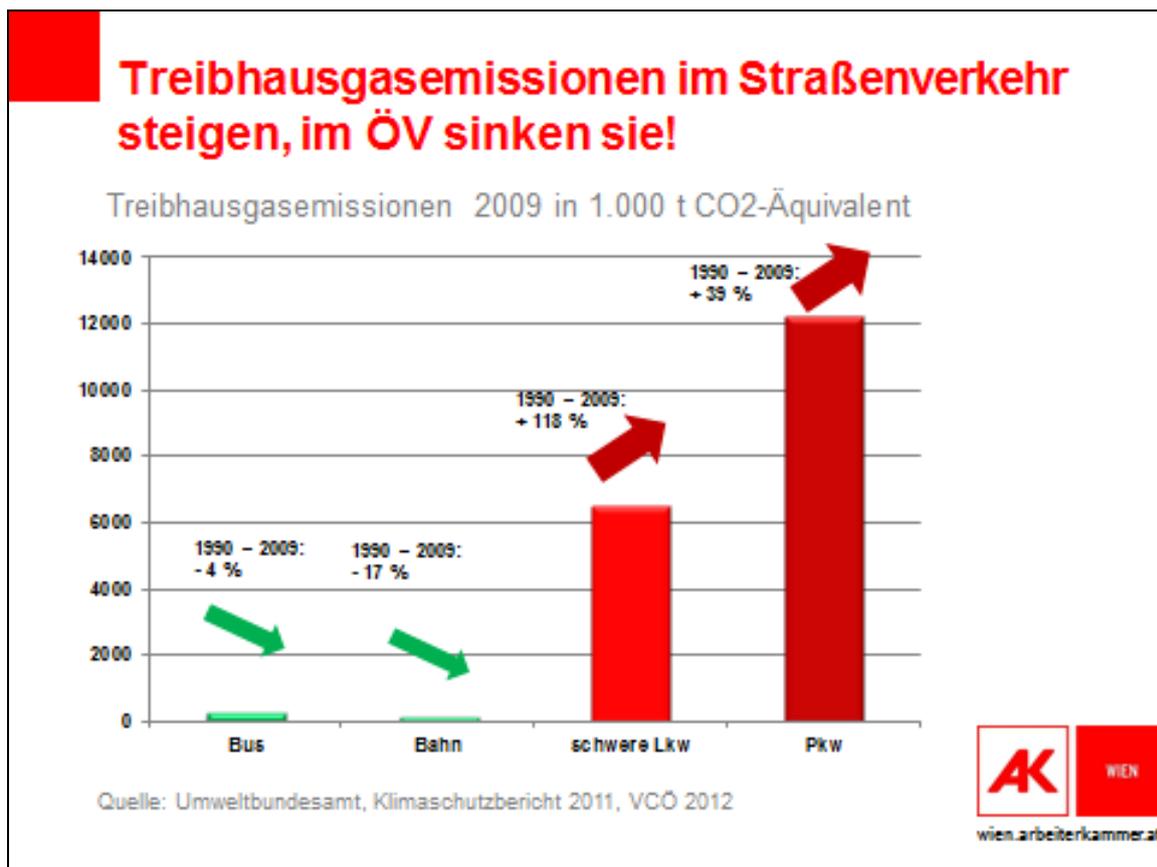
Immer mehr (Individual)Verkehr belastet die Umwelt

Anteil der Sektoren an den gesamten THG-Emissionen 2009



Quelle: Umweltbundesamt, Klimaschutzbericht 2011





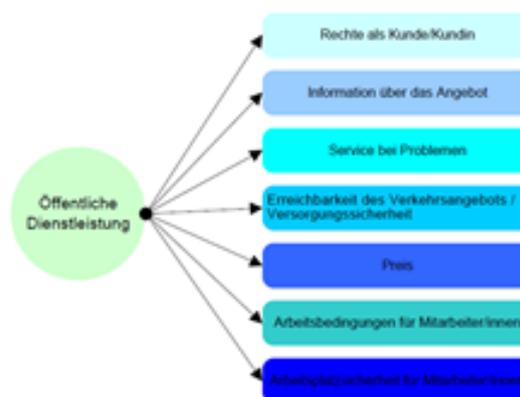
Liberalisierungs- und Privatisierungsdruck: Gefahr für den Öffentlichen Verkehr

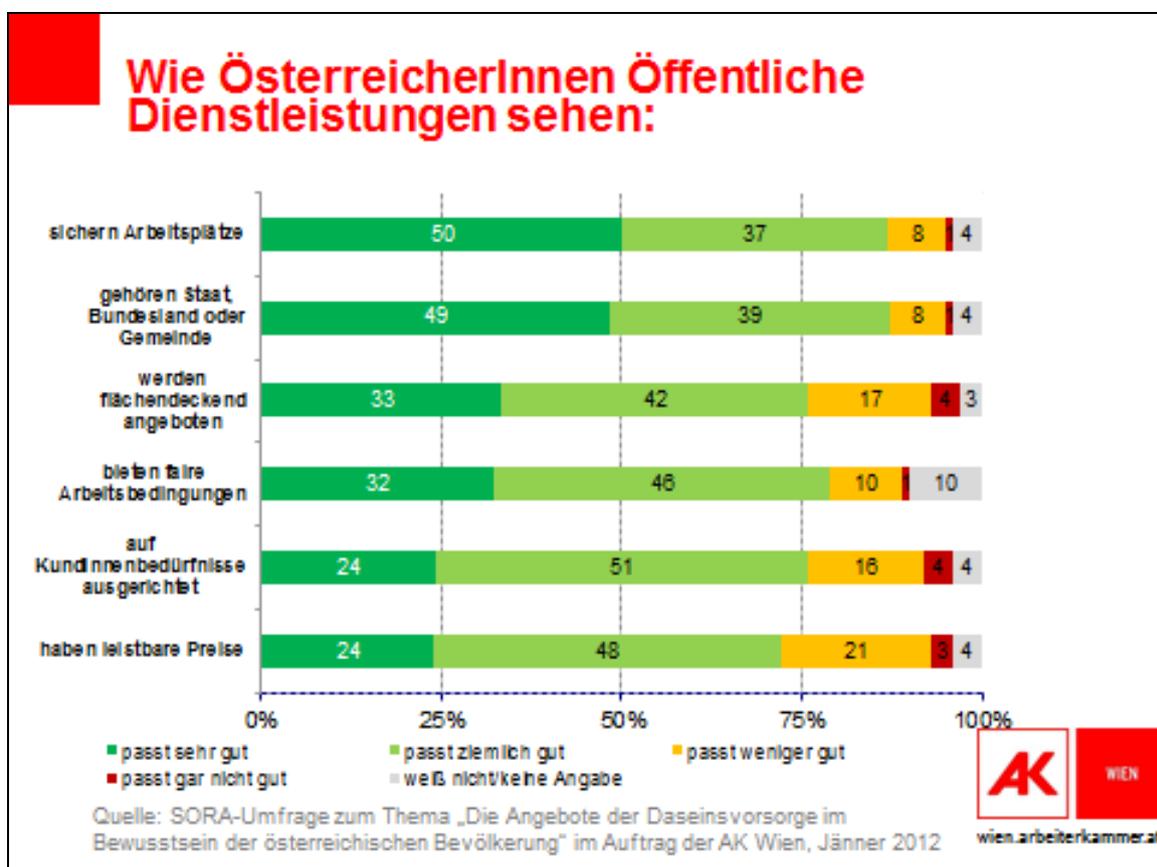
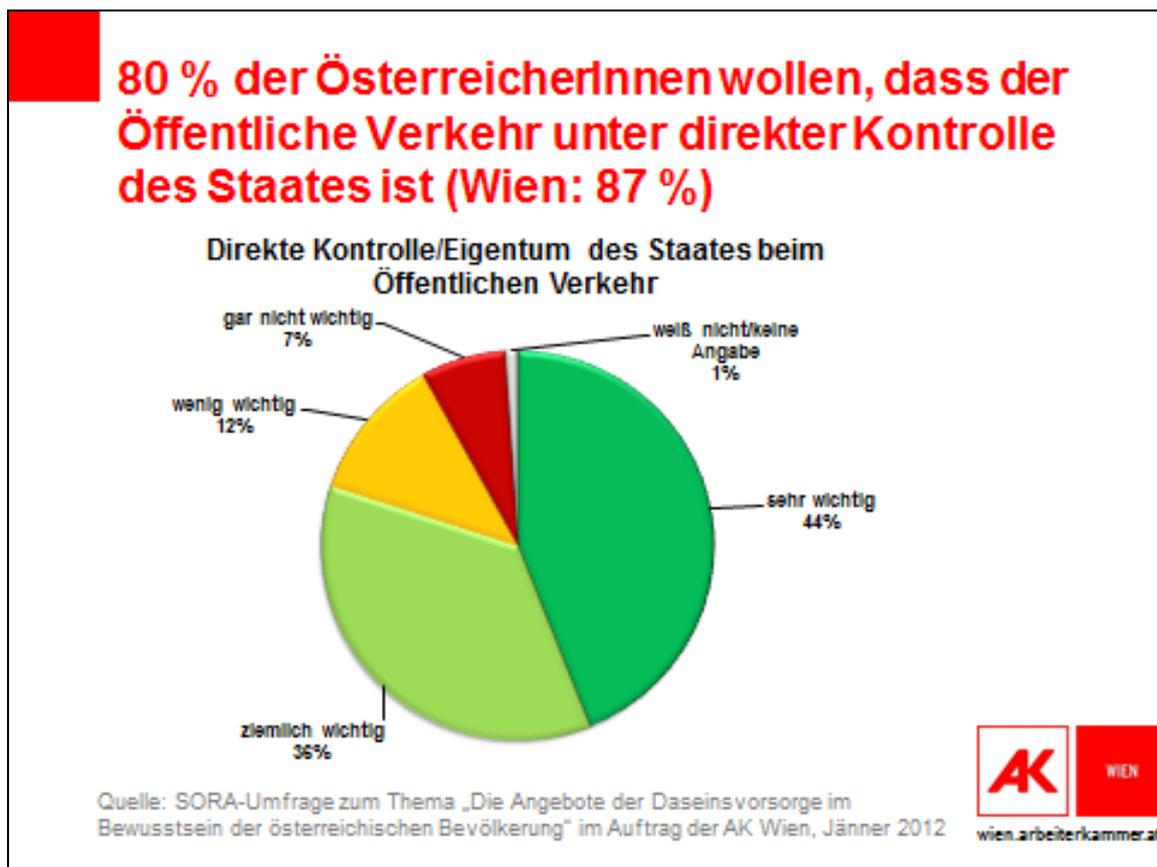
- EU-Regelungen haben bereits viel verändert:
Güterverkehr auf der Schiene wurde vollständig liberalisiert
- Nahverkehr wurde neuen Regeln unterworfen, die Ausschreibungen forcieren und Direktvergaben schwerer machen
- Beihilfenrecht gefährdet Finanzierung Öffentlicher Verkehre
- Mehr Wettbewerb anstatt bessere Verkehrsdienstleistungen sind die falsche Devise!



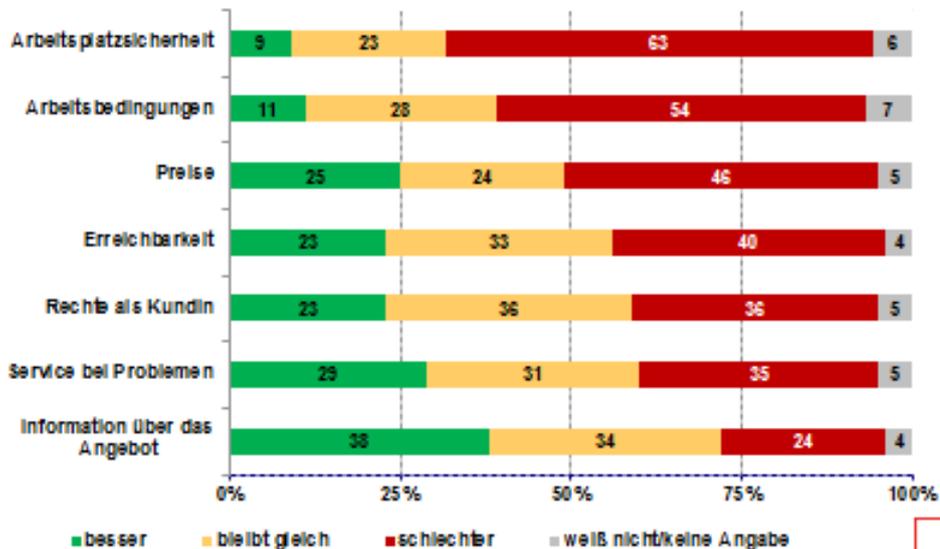
Öffentlicher Verkehr ist als Teil der Öffentlichen Daseinsvorsorge unverzichtbar!

- Ergebnisse einer repräsentativen SORA-Umfrage im Auftrag der AK
- Schwerpunkt: Qualität der Dienstleistungen
- Erwartungen – und Erfahrungen! – von Privatisierung und Liberalisierung machen negative Folgen klar





Was erwarten ÖsterreicherInnen von der Privatisierung Öffentlicher Dienstleistungen? Weniger und schlechtere Jobs, höhere Preise, schlechteres Service!



Quelle: SORA-Umfrage zum Thema „Die Angebote der Daseinsvorsorge im Bewusstsein der österreichischen Bevölkerung“ im Auftrag der AK Wien, Jänner 2012



Was bringt Liberalisierung im Öffentlichen Verkehr?

- Öffentliche Dienstleister müssen sich in einem liberalisierten Markt mit privaten Konkurrenten messen – **nach rein betriebswirtschaftlichen Effizienzkriterien**
- Private Leistungserbringung ist kein Garant für eine bessere und kostengünstigere Leistungserbringung!
- **Privatisierungskosten sind nicht Teil der Privatisierungsdiskussion und werden von Allgemeinheit übernommen** (großzügige Entschuldung von Betrieben, steigende Zahl von Arbeitslosen, Folgeschäden aufgrund unterlassener Investitionen)
- **Scheitert der Private**, muss die Öffentlichkeit auch die Kosten des Rückkaufs und Wiederaufbaus tragen



Auswirkungen auf die Beschäftigten - Ergebnisse aus der Praxis

- Umfangreicher **Personalabbau** in allen Sektoren, bis minus 50% in den ersten 10 Jahren
- **Ausbildungsstätten** für Lehrlinge werden massiv gekürzt
- Beschäftigtenzuwachs bei neuen Anbietern kann Abbau nicht wettmachen
- Flexibilisierung der **Arbeitszeit**
- **Arbeitsbedingungen** verschlechtern sich
- Reduktion der **Arbeitskosten** durch **Reduktion des Einkommens**
- Einsatz **prekärer und atypischer Arbeitskräfte**



Quelle: Zur Zukunft Öffentlicher Dienstleistungen (Nr 2 und 7), FORBA Studie im Auftrag der AK



Für den Busverkehr gibt es bereits eine Sozialpartnereinigung (2011) über verpflichtende Standards – Umsetzung dringend nötig!

- Festlegung von **Sozial- und Qualitätskriterien**, die bei der Erbringung von Verkehrsdiensten eingehalten werden müssen und Gewichtung der Zuschlagskriterien Preis und Qualität bei der Auftragserteilung
- Schaffung eines **Qualitätsbeirats für den öffentlichen Verkehr**
- Betriebsübergang mit verbindlichem Angebot an die Beschäftigten des bisherigen Betreibers durch den neuen Betreiber
- Schaffung einer zusätzlichen Kategorie „**Tarifgestützte Verkehre**“ und damit **Wahlfreiheit der Länder**
- **Schutz bestehender Verkehre**



Baustelle Rahmenbedingungen für den Öffentlichen Bahnverkehr...



Nationales Eisenbahnrecht: was alles fehlt...

- **Verpflichtende Qualitäts- und Sozialstandards**
- **Qualifizierte ZugbegleiterInnen sind unersetzbar – Information und kompetente Hilfe für die Fahrgäste!**
- **Mehr Ressourcen für die Eisenbahnaufsicht**
- **Mindestkontrollen** (eingesetztes Personal, technische Anforderungen) und **Mindestintervalle für die Wagenuntersuchung**
- **Ausbildung harmonisieren:** Grundlegende Anforderungen sollen für alle gelten



EU-Recht Schiene/Öffentlicher Verkehr: Ist-Stand

- Derzeit ist nur der **grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehr liberalisiert** (RL 91/440).
- Es müssen aber die meisten Fahrgäste grenzüberschreitend transportiert werden.
- Mitgliedsstaaten **können entscheiden**, ob sie andere Verkehre **ausschreiben** wollen oder nicht.
- Der Wettbewerb mit der **Westbahn AG** ist daher keine direkte Folge der EU, sondern eine **nationale Entscheidung**



Weitere Liberalisierung droht: Planungen der EU-Kommission (4. Eisenbahnpaket, Änderung PSO)

- Zu erwarten ist, dass **alle Strecken geöffnet** werden: Der **Regionalverkehr** genauso wie die **Städteverbindungen**
- Konzession, Sicherheitsbescheinigung und Trasse sollen ausreichen ... → **soziale Standards** fehlen aber!
- **Verbot der derzeit möglichen Direktvergabe** im Schienenverkehr bei Ausschreibungen (PSO-VO)
- Ob und wie der **gemeinwirtschaftliche Verkehr** „abgesichert“ wird, ist unklar.



Unsere Forderungen für einen Öffentlichen Verkehr mit Zukunft (EU)

- Keine weitere Liberalisierung
- Verpflichtende Sozial- und Qualitätskriterien im Öffentlichen Verkehr
- Vorrang für Gemeinwirtschaftliche Verkehre und vertaktete Verkehre
- Erhalten der (integrierten) Bahn als Netzanbieter
- Harmonisierung der Anforderungen beim grenzüberschreitend eingesetzten Personals (Ausbildung, Einsatzbedingungen)
- Harmonisierung der technischen Anforderungen
- Verankerung von Mindestkontrollen



vida



WIEN

wien.arbeiterkammer.at

Unsere Forderungen für einen Öffentlichen Verkehr mit Zukunft (1)

Flächendeckende Versorgung mit öffentlichen Verkehrsdiensten

- leistbar, hochwertig und sicher
- faire Bedingungen für die Beschäftigten
- Ausbau von Fahrgastrechten für den gesamten Öffentlichen Verkehr



Österreichweiter Taktverkehr nach Schweizer Vorbild

- optimale Abstimmung der verschiedenen Verkehrsmittel
- Barrierefreiheit bei Zugang, Nutzung und Information

vida



WIEN

wien.arbeiterkammer.at

Unsere Forderungen für einen Öffentlichen Verkehr mit Zukunft (2)

Bekenntnis der Politik zur Finanzierung öffentlicher Verkehrsmittel

- flächendeckende Erschließung durch die Bahn – Renaissance der Regionalbahn
- gesetzliche Verankerung von Qualitäts- und Sozialstandards für alle Formen des Öffentlichen Verkehrs – kein Wettbewerb über Personalkosten und zulasten der Qualität!
- Mindeststandards für öffentliche Anbindung

Änderung in Raumordnungsgesetzen und Bauordnungen

- Baustrukturen müssen die Versorgung mit einem hochwertigen öffentlichen Verkehrsmittel sinnvoll ermöglichen
- Entsprechende Anpassung der Betriebs- und Wohnbauförderungsprogramme
- Bei gewerbebehördlichen Genehmigungsverfahren: Betriebe müssen klimaschonendes Mobilitätskonzept vorlegen

vida



4. Der Wert des kommunalen Nahverkehrs

Heidrun Maier-de Kruijff

Der Wert kommunaler
Dienstleistungen - Verkehr

VERKEHR

VÖWG Verband der öffentlichen
Wirtschaft und
Gemeinwirtschaft Österreichs

Warum

Privatisierungsdiskussionen

Infrastruktur – Wasser, Müll, Energie, Verkehr

Benchmarking

Raster zur Berechnung der volkswirtschaftlichen
Bedeutung



Das Dienstleistungsunternehmen

Der Fokus liegt auf dem kommunalen
Verkehrsunternehmen selbst und darauf,
welchen Wert es für den jeweiligen Wirtschafts-
und Lebensstandort hat



Nachhaltigkeit als Analyseraster

Langfristigkeit

Qualität

Verteilungsgerechtigkeit

Welche wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Effekte werden durch die Erbringung der Dienstleistung ausgelöst



Volkswirtschaftlicher Beitrag

Soziale und ökologische Faktoren

Entwicklung des Wirtschafts- und
Lebensstandortes



Angebots- und Nachfrageseite

Effekte der Leistungserbringung:

Umsatz, Investitionen, Arbeitsplätze,
Qualität der Beschäftigungsverhältnisse

Effekte auf der Nachfrageseite:

Wertschöpfung, Qualität für die
KundInnen, ökologische Auswirkungen etc.



Benchmarking

Internationale Vergleichsbeispiele – und zwar
private und öffentliche Unternehmen

Wiener Linien im Vergleich mit Stockholm und
Helsinki



Probleme mit Daten

Einige Analysepunkte können nur qualitativ geklärt werden

Unternehmen sind oft nicht vergleichbar



Volkswirtschaftlicher Impact

Direkte Effekte: Wertschöpfung und Beschäftigung im Unternehmen

Indirekte Effekte: Nachfrage bei den Zulieferern und die daraus entstehenden Effekte

Katalytische Effekte: Wie wichtig ist das Unternehmen für den Wirtschafts- und Lebensstandort



Die wichtigsten Ergebnisse

Gewinn- und Investitionsquoten;
In der Daseinsvorsorge sind langfristig keine
Kostenvorteile durch private Anbieter nachweisbar;
Tarife, Beschäftigung, Diversity, Soziale und
Ökologische Aspekte
Kontrollmechanismen
Enorme Verwaltungsaufwendungen durch
Auslagerungen
Bei Auslagerungen gibt es den Trend zur
Oligopolbildung – Energie



Wiener Linien

Führender ÖPNV-Anbieter in Wien, 840
Millionen Fahrgäste auf 910 km Netz

Umsatz 2010 von 441 Millionen Euro, das
bedeutet eine Wertschöpfung von etwa 425
Millionen Euro. Für 2010 wird ein Verlust von
110 Millionen ausgewiesen



Benchmarking

Wien

Wiener Stadtwerke

Subventionsquote von 59%

Stockholm

Privater Betreiber – MTR
(Hongkong)

2008 enorm aufwendiges
Ausschreibeverfahren

Mystery Shopper – 765
Personen

Subventionsquote von 51%



Preis/Leistung

Wien

Preis einer Tagesfahrt: 2.20

Zeitkarten: Wien deutlich
günstiger

Zuverlässigkeit: 53%

Zufriedenheit: 72,%

Angemessenheit der Preise:
42%

Stockholm

Preis einer Tagesfahrt: 2.20

Zuverlässigkeit: 40%

Zufriedenheit: 67%

Angemessenheit der Preise:
39%



Flächendeckung und Erreichbarkeit

Wien

ÖPNV wird genutzt für Arbeits- und Schulfahrten 71%

ÖPNV wird genutzt für Fahrten ins Zentrum 87%

Nächstgelegene Haltestelle 74%

Kurze Umsteigzeiten 52%

Zufriedenheit mit Zugfolgen 56%

Stockholm

ÖPNV wird genutzt für Arbeits- und Schulfahrten 54%

ÖPNV wird genutzt für Fahrten ins Zentrum 76 %

Nächstgelegene Haltestelle 85%

Kurze Umsteigzeiten 44%

Zufriedenheit mit Zugfolgen 54%



Vielen Dank für die Aufmerksamkeit

Heidrun Maier-de Kruijff

Verband öffentlicher Wirtschaft

Stadiongasse 6-8



5. Zukunft Bürgerbahn?

Winfried Wolf

Plädoyer für eine Bürgerbahn¹

Sehr geehrte Damen und Herren, werte Kolleginnen und Kollegen,

ich komme zwar mit dem tschechischen Nachtzug aus Berlin – über Dresden, Prag und Brunn – und ich konnte mich daher heute Vormittag nicht duschen. Doch diese Tagung wirkt auf mich weit erfrischender als eine Dusche. Ich kann fast allem, was die drei Vorrednerinnen und in der Einleitung der AK-Präsident sagten, zustimmen.²

Frau Verkehrsministerin Doris Bures sagte eingangs ihres Referats, sie habe mit deutlich weniger Leuten gerechnet und dementsprechend zu wenige Broschüren mitgebracht. Ich habe – bereits aus technischen Gründen, siehe der Verweis auf den Schlafwagen – meinerseits viel zu wenige Exemplare meines Buchs „Verkehr.Umwelt.Klima – Die Globalisierung des Tempowahns“ mitgebracht. Auch da dürfte – so hoffe ich zumindest – die Nachfrage größer als das Angebot sein. Ich verweise darauf, dass man in dieser, im Wiener Verlag Promedia erschienenen Arbeit meine grundlegenden Aussagen zum Thema Bürgerbahn weit breiter gefasst nachlesen kann.

In der aktuellen Euro-Krise und in der Krise, die fälschlich als „Schuldenkrise“ bezeichnet wird, die in Wirklichkeit eine Bankenkrise ist, wird allenthalben gefordert: „Senkt die öffentlichen Ausgaben! Der staatliche Sektor muss zurückgebaut werden!“. Da wirkt die Tagung hier und erst recht ihr Motto etwas nach dem Motto „Tu felix Austria...“³. Da heißt es allgemein „Öffentlicher Verkehr hat Zukunft“ und ich soll gar noch ein Plädoyer für eine Bürgerbahn halten bzw. dieses Modell konkretisieren. Das ist doch ordentlich gegen den Strich gebürstet, dem Zeitgeist – zu Recht! – widersprechend.

Vielleicht ist aber die Krise auch der richtige Ort, um neu zu denken. Genauer: um sich Altem neu zu öffnen. Ich bitte Sie: Öffnen Sie Ihre Ohren und Ihr Herz für die folgenden, 163 Jahre alten Zeilen:

¹ Die Rede wurde auf Grundlage einer handschriftlichen Skizze gehalten und nachträglich zu Papier bzw. in Bytes gebracht. Es gibt daher Abweichungen von der eigentlichen Rede. Die Anmerkungen wurden in jedem Fall zur Dokumentation eingefügt. Die Passage zu dem Vergleich der Grunddaten der SBB mit dem Schienenverkehr in Deutschland und Österreich wurde in der Rede nicht gehalten (aus Zeitgründen gekürzt).

² Eingangs sprach Herbert Tumpel, AK-Präsident; es folgten Doris Bures (Verkehrsministerin), Sylvia Leodolter (Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien) und Heidrun Maier-de Kruijff (Generalsekretärin des Verbands der Öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs - VÖWG).

³ „Alii bella gerunt, tu felix Austria nube!“ – „Andere mögen Kriege führen – Du, glückliches Austria, heirate!“ Gemeint war, dass das habsburgische Österreich durch Heiratspolitik das erreichte, wofür andere Imperien Kriege führten.

*Vorwärts! Uns hält nichts mehr auf!
Tausend Bahnen baut und Gleise,
dass die Welt ein Strom durchkreise
gleich der Adern Blutkreislauf!*

*Mögen so in jedes Land
neue Lebensäfte fließen,
Geist und Wissen sich ergießen,
wie´s die Erde nie gekannt.*

*Hätten längt nach Recht und Fug
solche Bahnen bauen müssen.
Eisen gäb´s, hätt´ man zerrissen
alle Ketten, stets genug!*

Das wurde nur 2,5 Railjet-Stunden von hier entfernt, in Budapest, im Jahr 1848 verfasst. Der Autor ist Sándor Petöfi⁴. Der Revolutions-Poet forderte damals eine Bürgerbahn, eine Bahn der Freien, eine Eisenbahn, befreit von den Fesseln des Feudalismus. Und tatsächlich „kollektivierte“ die Eisenbahn ja zum ersten Mal in der Menschheitsgeschichte Mobilität, insoweit diese nicht zu Fuß stattfand. Und es war ja auch die von George Stevenson auf die Schienen gehobene Kutsche mit deren Achsabstand, die die Normalspurweite von 1435 mm begründete. Auf alle Fälle war die Kutsche normgebend für die Sitzordnung im Eisenbahn-Abteilwagen, der ja das genaue Abbild der Sitzordnung in der Kutsche darstellt (und im Übrigen heute noch beliebt ist, weswegen der Trend zu reinen Großraumwagen kritisch zu sehen ist).⁵

Petöfi stellte die Eisenbahn in den Zusammenhang der notwendigen umfassenden Aufklärung – „*Geist und Wissen sich ergießen / wie´s die Erde nie gekannt*“ – Die Aufklärung sollte sich förmlich und wörtlich Bahn brechen.

Eine Bürgerbahn ist auch mein Thema:

- Diese ist für die Mobilität für alle da,
- sie ist flächenhaft präsent
- sie soll die patriarchalen Strukturen, die im Autoverkehr dominant sind, abbauen helfen
- sie soll in Zeiten von Peak oil und Klimawandel der Aufklärung dienen

⁴ Sándor Petöfi, Gedichte, Berlin und Weimar 1981, Aufbau-Verlag, S. 250f.

⁵ Interessanterweise hat der Railjet in der Economy-Class ausschließlich Sitze im reinen Großraumwagen, jedoch in der Klasse „Business“ Abteil-Sitzordnung.

- sie muss demokratisch kontrolliert und von den Arbeitenden und Gewerkschaften mitbestimmt, also auch hier bürgernah sein.

In der Geschichte wurden die Eisenbahnen auch mit der Hoffnung auf kollektive Erfahrung und mit Utopie, mit dem Ideal einer zukünftigen neuen, solidarischen Gesellschaft verbunden. Eisenbahnen sollten der Völkerverständigung dienen und Klassenherrschaft sprengen. So schrieb der Frühsozialist Constantin Pecqueur im Jahr 1839:

Es ist derselbe Zug, dieselbe Kraft, die Große und Kleine, Reiche und Arme befördert; daher werden die Eisenbahnen im allgemeinen als ein unermüdlicher Lehrmeister der Gleichheit und Brüderlichkeit wirken.⁶

Die Wirklichkeit sah jedoch erheblich anders aus. Die Eisenbahnen reproduzierten die Klassengesellschaft – und brachten diese förmlich auf's Gleis. Bis zum Ersten Weltkrieg gab es in der Regel vier unterschiedliche Bahn-Klassen: Die erste Klasse die sinnbildlich für den Adel stand, die zweite Klasse entsprechend das Großbürgertum, die dritte Klasse das Proletariat und die vierte Klasse die Landbevölkerung und das Subproletariat. Später, vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg, gab es mit der bis heute vorherrschenden Reduktion auf zwei Klassen gewissermaßen eine Teildemokratisierung. Wobei – o tempora, o mores! – derzeit der Trend vorherrscht, eine neue Klasse on the top zu kreieren, siehe die Railjet-Business-Class. Erste Beobachtungen geben im Übrigen zur Vermutung Anlass, dass diese Top-Class die niedrigste Auslastung und das höchste Defizit je Sitzplatz aufweist.⁷

Zu den Hintergedanken, die bei dieser Politik eine Rolle spielen mögen, und zu den Folgen, mit denen sie verbunden ist, kann man bei Kurt Tucholsky das Folgende lesen: „Verseze einen Menschen in eine andere Klasse und es verändert sich sein ganzes Weltbild.“

Heute heißt es im Rahmen der Debatten um Bahnreform und Bahnprivatisierung oft: Die Eisenbahn sei eine „Staatstechnologie“; es handle sich um eine „Behördenbahn“, die „in unsere Zeit nicht mehr hineinpasst“. Man möge mal was Neues probieren; Wettbewerb und Konkurrenz täten dem Verkehrsmittel gut. Stichworte: Westbahn in Österreich oder die Italo-Züge des Ferrari-Bosses Montezémulo in Italien.

Das ist höchst geschichtsvergessen und ausgesprochen dummdreist. Dieser „Wettbewerb auf Schienen“ war doch da; die Eisenbahnen waren doch privatkapitalistisch organisiert. Im Zeitraum 1825 (als die erste öffentliche Eisenbahnverbindung zwischen Stockton – Darling-

⁶ Constantin Pecqueur, *Economie Sociale*, Paris 1839, S. 335.

⁷ Ich nannte hier in der Rede als neue Top-Klasse „Railjet-Premium“ und wurde in der Diskussion darauf hingewiesen, die ÖBB habe „Premium“ wieder abgeschafft. Richtig ist, dass es „Premium“ nicht mehr gibt, dass dafür die neuen Railjet-Züge neben 2. Klasse („Economy“) und Erster Klasse („First“) noch eine Top-Klasse mit der Bezeichnung „Business“ eingeführt haben. Diese kostet – wohl streckenunabhängig – einen festen Zuschlag von 15 Euro auf den 1.-Klasse-Preis. Auf der Fahrt am gleichen Tag (nach der AK-vida-Konferenz in Wien) fuhr ich mit dem Railjet von Wien nach Graz und überprüfte den Besetzungsgrad von „Premium“. Es gab auf den 15 zur Verfügung stehenden Premium-Sitzplätzen nie mehr als 5, teilweise nur drei Fahrgäste (je Abteil max. ein Fahrgast). Das wäre bereits ein maximaler Belegungsgrad von 30 %. Auf der Fläche, auf der die 15 Premium-Sitzplätze verteilt sind, sind bereits in der Klasse „First“ deutlich mehr 20 Sitzplätze untergebracht, womit die Auslastung, gemessen an der First-Class rund 20 % entspricht. Die überproportional niedrige Auslastung muss ergänzt werden um die mindestens doppelt so hohen Personalkosten, die jedem Business-Fahrgast zuzurechnen sind (außer der Fahrkartenkontrolle Angebote für Zeitschriften und Am-Platz-Service).

ton in England realisiert wurde) bis 1918 war die Mehrheit der Eisenbahnen der Welt rein privatkapitalistisch strukturiert – mit desaströsen Folgen.

Nehmen wir das Beispiel Österreich. Im habsburgischen Österreich gab es im Jahr 1854 ein Schienennetz mit einer Gesamtlänge von 1433 km. Davon befanden sich 994 km oder knapp 70 Prozent im Eigentum des Staates. Vor allem die aufwendigen und teuren Strecken – so diejenige über den Semmering – waren vom Staat erbaut worden und sie wurden staatlich betrieben.

Und dann kam – ja was denn? Eine Heuschrecke mit Namen Société Générale de Crédit Mobilier, die damals größte europäische Finanzgesellschaft, die stark im Eisenbahnbau, aber vor allem in dem, was heute private equity-Geschäft heißt, also beim Aufkauf von Firmen, und in reiner Finanzspekulation engagiert war. Eigentümerin des Crédit Mobilier war die portugiesische Familie Pereire. Eigentlich fehlt da nur noch ein offshore-Firmensitz und das Bild der aktuellen globalisierten Finanzwirtschaft wäre perfekt. Doch das war damals nicht nötig – der Crédit Mobilier zahlte auch so fast keine Steuern.

Es war also diese größte real existierende Heuschrecke des vorletzten Jahrhunderts, die in Wien (und anderswo) erklärte „Die Staatsfinanzen Habsburgs müssen saniert werden“ – und die als Mittel für diese Sanierung just so wie die Troika heute den Verkauf, die Privatisierung, der Eisenbahnen forderte.

Mit Erfolg! Fünf Jahre später, 1860, konnte der habsburgische Staat gerade noch 13,8 km Eisenbahnen sein eigen nennen. Die Privatisierungserlöse machten nur die Hälfte dessen aus, was zuvor derselbe Staat zum Bau dieser Eisenbahnen ausgegeben hatte.⁸

Das Drama geht weiter: Die neuen privaten Eisenbahnbetreiber forderten jetzt von Jahr zu Jahr höhere Subventionen. Sie erpressten den Staat damit, dass sie ohne solche staatlichen Zuschüsse den Betrieb einstellen würden. Die staatlichen Subventionen an die privaten Eisenbahnbetreiber stiegen derart an, dass sie 1875 bereits 5 Prozent aller staatlichen Ausgaben ausmachten. Darauf entschied man sich in Wien, die Eisenbahnen zurückzukaufen - was bis 1909 dann auch gelungen war. Wobei der Staat ein weiteres Mal draufzahlte und die Privaten erneut Kasse machten.

Das ist ziemlich genau das, was aktuell – rund ein Jahrhundert nach dieser österreichischen Erfahrung – in Europa und anderswo abläuft und was beispielsweise für Großbritannien sehr gut dokumentiert werden kann.⁹

In der Blütezeit der Eisenbahnen, vor allem zwischen dem Ersten und dem Zweiten Weltkrieg, befanden sich die Eisenbahnen in Europa dann tatsächlich fast komplett in öffentlichem Eigentum. Nicht so sehr als Resultat des Drucks von Gewerkschaften oder der jungen kommunistischen und sozialistischen Bewegung, sondern vor allem als Resultat von

⁸ Der Vorgang Privat-staatlich-privat-staatlich ist sehr gut dargestellt bei Beppo Beyerl, Die Eisenbahn, Historische Weichenstellungen entlang des österreichischen Schienennetzes, Wien 2004 (Promedia), S. 17ff.

⁹ In Großbritannien stiegen nach der Bahnprivatisierung, die Mitte der 1990er Jahre erfolgte, die Subventionen, die an die privaten Betreiber (TOU = Train Operating Units) zu zahlen sind auf mehr als das Doppelte dessen, was zuvor an die staatliche Einheits-Eisenbahngesellschaft British Rail an staatlichen Zuschüssen gezahlt worden war.

Entscheidungen des Bürgertums in Folge der verheerenden Erfahrungen mit privatkapitalistisch betriebenen Eisenbahnen. In dieser Periode waren die Eisenbahnen tatsächlich vorbildlich – im Rahmen der wohlgeordnet kapitalistischen Wirtschaft. Sie waren flexibel, effizient, Service orientiert und sprichwörtlich vorbildlich, was die heute zumindest in Deutschland absurd anmutende Formel „Pünktlich wie die Eisenbahn“ dokumentiert. Die in öffentlichem Eigentum befindlichen Eisenbahnen waren damit das, was man heute „benchmark“ nennt.

Die Eisenbahnen waren auch strukturbildend. Sie vermittelten Urbanität. In den großen Kopfbahnhöfen wurde den Ankömmlingen „ein großer Bahnhof bereitet“.

Im Übrigen waren diese Eisenbahnen auch höchst gewinnbringend. Im Etat Preußens bildeten die Einnahmen aus den Eisenbahnen jahrzehntelang den wichtigsten Posten.

Ich will hier kein primär historisches Referat halten, auch wenn ich betone, dass das äußerst lehrreich wäre. Ich überspringe weitgehend ein halbes Jahrhundert, den Zeitraum 1930 bis 1980, also

- die Zeit des Faschismus und Nationalsozialismus, in der u.a. in Italien, Deutschland und Österreich die Volksmotorisierung propagiert und für diese die Grundlagen gelegt wurde (Fiat, Volkswagenwerk; Autostrade, Reichsautobahnen)
- die Zeit des Wirtschaftswunders in den 1950er und 60er Jahren mit ihrer Wachstumsgläubigkeit und Autobeachtung
- eben diesen gleichen Zeitraum, in dem die Eisenbahnen ihren bisher größten Niedergang erlebten, in der die Netz massiv gekappt wurden (Beeching in Großbritannien, Seeborn in Deutschland) und die Staatsbahnen staatlich-zentralistisch gesteuert und zum Spielball der Politik und Hort von Vetternwirtschaft wurden.

Spätestens 1992, mit der in diesen Tagen neu zitierten Umweltkonferenz in Rio de Janeiro, gab es – nach der politischen „Wende“ – auch eine Verkehrswende. Die hohen Wachstumsraten waren nicht mehr existent, das Ende des Ölzeitalters wurde debattiert, bald tauchten erstmals die Begriffe Peak oil und Klimaveränderung auf. In diesem Kontext hieß es nun: „Schiene vor Straße!“, „Return train!“, „Neue Bahn!“, „Zu(g)kunft Schiene!“, „Unternehmen Zukunft“, „Bahnsinniges Österreich“ usw. In fast allen öffentlichen Debatten gab es ein neues Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr im allgemeinen und zur Eisenbahn als die die Umwelt am wenigsten schädigende und das Klima am wenigsten belastende motorisierte Verkehrsart im besonderen. Gleichzeitig wurde der Autoverkehr zunehmend problematisiert, als notwendiges Übel gesehen. Es gab und gibt eine Art „green-washing“ des Pkw-Verkehrs mit „E-mobility“ (die es in Wirklichkeit mit der Eisenbahn längst gibt und die es mit Elektro-Pkw in größerem Umfang nie geben kann) und mit sogenannten Biokraftstoffen (die in Wirklichkeit Agrokraftstoffe sind und die dazu beitragen, dass die Preise für Agrargüter steigen und der Welthunger wächst).

Das verrückte ist: Im modal split, in der Verkehrsmarkt-Struktur, schlägt sich diese Verkehrswende in keiner Weise nieder. Im Gegenteil. Der Anteil der drei höchst problemati-

schen Verkehrsarten Pkw, Lkw und Flugverkehr steigt kontinuierlich, wohingegen der Anteil der Schiene fällt. In der EU hat die Schiene gerade noch einen Anteil von 6 Prozent im Verkehrsmarkt; sie wird erstmals überrundet vom Flugverkehr (also von dem EU-internen oder europaweit-regionalen Flugverkehr).

Warum ist das so? Sind das Entscheidungen „des Marktes“? werden hier einfach die Präferenzen der Individuen, die eben diese Art Mobilität favorisieren, zum Ausdruck gebracht? Die Antwort lautet eindeutig drei Mal Nein! Der „verkehrte Verkehr“ ist vielmehr Resultat einer falschen Verkehrspolitik.

Es sind *vier Fehler*, die aktuell die Verkehrspolitik und die Bahnpolitik bestimmen und die verhindern, dass es eine Bürgerbahn gibt, dass den wohlfeilen Worten von „Vorrang Schiene“ auch handfeste Taten und ein sich positiv verändernder modal split folgen.

1. Fehler: Der Verkehrsmarkt begünstigt massiv das Auto und den Flugverkehr. Stichworte: Nichtanrechnen der externen Kosten bei den Transportpreisen; Kerosin ist steuerfrei. Die Airlines werden massiv subventioniert – siehe Lauda Air, dann Niki, dann AUA – letztere wurde im Vorjahr der Lufthansa zusammen mit dem Sahnehäubchen von einer halben Milliarde Euro geschenkt. Wobei der Billigflieger Niki Lauda, der nie zuvor Bahn fuhr, auch noch einen Aufsichtsratsposten bei der ÖBB bekam, damit er dort zusätzlich und auf Kosten der Bahnbeschäftigten und Fahrgäste schmarotzen kann.¹⁰
2. Es findet eine Infrastrukturpolitik statt, die krass die Straße und den Flugverkehr favorisiert. In Europa (EU 27) entstehen in jedem Jahr 8000 km neue Straßen – davon rund 1500 km neue Autobahnen. Gleichzeitig wird das Schienennetz pro Jahr um rund 500 km gekappt. Die Zahlen für Deutschland lauten: Wir hatten 1992 noch ein Schienennetz von 42.000 km Länge; heute umfasst dieses nur noch 34.000 km. Eine ganze Zuggattung, der Interregio, wurde komplett abgeschafft – und entsprechend ganze Regionen vom Schienenfernverkehr abgehängt.
3. Es gibt EU-weit eine Politik der Bahnprivatisierung mit dem Herzstück der Trennung von Netz und Betrieb. Damit wird die tollkühne Übung einer Rolle rückwärts ins vorletzte Jahrhundert vollzogen, in die Eisenbahn-Anarchie und in die Zeit ständig steigender staatlicher Zuschüsse.¹¹ Insbesondere die Trennung von Netz und Betrieb ist mit erheblichen Verlusten an Synergie, mit einer verschärften Sicherheitsproblematik und mit einem Abbau von Service-Qualität verbunden. Bei-

¹⁰ Die ÖBB engagierte 2004 Niki Lauda als neues Mitglied im ÖBB-Aufsichtsrat. 2006 antwortete der Ex-Formel-1-Fahrer und damaliger Chef der Billigfluglinie NIKI auf die Frage, wie oft er bisher Bahn gefahren sei: „Als ich vor zwei Jahren in den Aufsichtsrat der Österreichischen Bundesbahnen gewählt wurde, hatte ich zum ersten Mal in meinem Leben das Gefühl, ich sollte in einen Zug einsteigen. Ich bin von Wien nach Graz gefahren.“ Frage: „Das war Deine erste und letzte Bahnfahrt?“ Antwort Lauda: „Richtig“. Interview in: Penthouse, März 2006.

¹¹ 2012 wurde der sogenannte McNulty Report – eine unter Leitung von Sir Roy McNulty erstellte Bilanz von 18 Jahren britische Bahnprivatisierung veröffentlicht. Obgleich in diesem die Bahnprivatisierung gutgeheißen wird, belegt der Bericht auf 320 Seiten, dass diese privatisierte Bahn die Steuerzahler teurer kommt als die staatliche, dass die Fahrgäste so viel wie nirgendwo sonst in Europa für das Eisenbahnfahren bezahlen müssen und dass der Service teilweise miserabel ist. Bericht unter [40 Verkehr und Infrastruktur](http://www.rail-reg.gov.uk/server/show; Kurzfassung: Bernhard Kierim, „Bahnprivatisierung in Großbritannien schöngeredet“, in: Lunapark21, Heft 17, Frühjahr 2012, S.56f.</p></div><div data-bbox=)

spielsweise ist ein Integraler Taktfahrplan mit einem Wettbewerb auf Schienen weitgehend nicht vereinbar. Bereits die Westbahn – eine einzige private Bahn auf einer österreichischen Strecke – verschlechterte sinnvolle Taktverbindungen.

4. Der vierte Fehler schließlich ist die falsche Konzentration auf Hochgeschwindigkeitsverkehr und der Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken. Es handelt sich dabei um besonders schnellen und besonders teuren Verkehr und um Verkehr für eine kleine Klientel, zu einem überproportional großen Teil um Erste Klasse-Verkehr. Das ist zunächst das Gegenteil einer Bürgerbahn und bereits sozial problematisch.

Doch diese Orientierung ist vor allem auch betriebswirtschaftlich katastrophal. Aller Hochgeschwindigkeitsverkehr ist dann, wenn die dafür ausgebaute oder neu gebaute Infrastruktur berücksichtigt (also in die Abschreibungen einbezogen) wird, äußerst unwirtschaftlich und deutlich mehr defizitär wie der konventionelle Schienenverkehr. Die Zahlen zur Struktur des deutschen Bahnverkehrs mögen dies erläutern: Wir hatten 2010 rund 2,4 Milliarden Fahrgäste im deutschen Schienenverkehr. Im Fernverkehr waren es 130 Millionen. Im Hochgeschwindigkeitsverkehr – also ICE-Verkehr auf neuen Strecken oder auf Strecken, die für höhere Geschwindigkeiten ausgebaut wurden – maximal 35 Millionen. Bezogen auf die gesamten Fahrgäste macht hier der Hochgeschwindigkeitsverkehr gerade mal 1,5 Prozent aus. Selbst wenn wir davon ausgehen, dass die Verkehrsleistung in diesem Segment fünf Mal größer als im übrigen Schienenfernverkehr und Nahverkehr ist, so kommt der Hochgeschwindigkeitsverkehr auf 7,5 Prozent der gesamten Verkehrsleistung (der Personenkilometer). Grotesk ist nun jedoch, dass rund 50 Prozent aller Investitionen im deutschen Schienennetz auf diesen Hochgeschwindigkeitsverkehr entfallen. Das heißt, der Hochgeschwindigkeitsverkehr wird gemessen an seinem Anteil an der gesamten Schienenverkehrsleistung um das Sechsfache überproportional mit Investitionen bedacht. Ich kenne nun die genauen Zahlen für Österreich nicht, befürchte jedoch, dass die massiven Investitionen in den Ausbau der Westbahn (Wien – Linz – Salzburg), in die Großprojekte Semmering-Tunnel und Koralm-Tunnel ebenfalls einen problematisch überhöhten Teil der Gesamtinvestitionen auf sich konzentrieren, Gelder, die dann in der Fläche fehlen und die mit dazu beitragen, dass Nebenbahnen unwirtschaftlich werden und deren Stilllegung droht.¹²

Werte Kolleginnen, werte Kollegen,

„und wo bleibt das Positive?“, fragte einst ironisch Erich Kästner. Und das mögt ihr mich, das mögen Sie mich fragen, angesichts dieser Radikalkritik. Warum dann dieses Motto „Öffentlicher Verkehr hat Zukunft“? Wie kann man als Ziel eine „Bürgerbahn“ fordern, wenn die Privatisierungstendenz absolut vorherrschend ist?

¹² Die Projekte Semmering und Koralm erfordern bei aktuellem Stand Investitionen in Höhe von 13 Milliarden Euro (10 Mrd. Euro Koralm; 3 Mrd. Euro Semmering). Das entspricht mehr als zehn komplette Jahresetats aller Investitionen in das österreichische Schienennetz. Preissteigerungen und Folgekosten nicht berücksichtigt.

Grundsätzlich möchte ich klarstellen: Selbst wenn es so düster wäre, wie bisher dargestellt – so ist es doch die Aufgabe von Wissenschaft, zu sagen, was Sache ist und ein realistisches Bild der Wirklichkeit zu zeichnen.

Im vorliegenden Fall gibt es jedoch das eine und andere Mut machende Beispiel einer alternativen Verkehrs- und Bahnpolitik.

Wir hatten in Deutschland in den Jahren 2005 bis 2009 die Situation, dass die Regierung, damals gestellt von CDU/CSU und SPD, per Koalitionsvertrag festgelegt hatte, dass die Deutsche Bahn AG an die Börse gebracht und zumindest teilprivatisiert werden sollte. Es gelang, dagegen ein breit angelegtes Bündnis, genannt Bahn für Alle (BfA), ins Leben zu rufen, an dem inzwischen rund 20 Organisationen, darunter auch die Gewerkschaft IG Metall und die Schwestergewerkschaft von *vida, verdi*, beteiligt sind. Diese Bewegung, die auch erheblich in die SPD hinein strahlte, trug maßgeblich dazu bei, dass der Börsengang nicht stattfand und dass sich die DB AG auch heute noch zu 100 Prozent im Eigentum des Bundes befindet.

Wir hatten in den Jahren 2009 bis 2011 in Stuttgart eine wirkliche Massenbewegung gegen das Hochgeschwindigkeitsprojekt „Stuttgart 21 (S21)“. Bis heute gibt es dort seit zwei Jahren an jedem ersten Tag in der Woche eine Montagsdemo gegen S21 – und auch heute noch beteiligten sich daran mehr als 1500 Leute. Auf dem Höhepunkt der Bewegung gab es Demos mit mehr als 100.000 Beteiligten. Der Kampf wurde in einer Volksabstimmung am 27. November 2011 knapp verloren – 53 % stimmten in der schon immer konservativ regierten Landeshauptstadt Stuttgart für und stolze 47 % gegen Stuttgart 21. Unsere richtigen Argumente gegen das Projekt bleiben jedoch bestehen. Und ich bin felsenfest davon überzeugt, dass das Projekt am Ende – auch aus technischen Gründen – nicht realisiert werden wird und dass am Ende auch eine Mehrheit in der Bevölkerung Nein sagen wird.

Es gibt in mehreren Regionen Europas relevanten Widerstand gegen Hochgeschwindigkeitsprojekte, insbesondere gegen solche, die die EU als TEN-Projekte betreibt. Dies trifft auf mehrere Projekte in Spanien – und hier insbesondere im Baskenland – zu. Es trifft zu auf das italienisch-französische TEN-Projekt einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Lyon und Turin, wo es insbesondere im Val di Susa seit mehr als einem Jahrzehnt förmlich zu einem massenhaften Widerstand der Bevölkerung in der Region mit Ausstrahlung auf ganz Italien kam. Relativ neu in diesem Zusammenhang ist der Widerstand gegen eine fatale Untertunnelung von Florenz und gegen den Bau eines Tiefbahnhofs in Florenz als Teil der Hochgeschwindigkeitsverbindung Milano – Bologna – Firenze – Roma – Napoli.¹³

Sodann gibt es eine Reihe von Beispielen mit fantastischen Erfolgen im lokalen und regionalen Eisenbahnverkehr. Das trifft zu auf Karlsruhe und die diese badische Stadt umgebende Region, es trifft zu auf Usedom mit der Usedomer Bäderbahn und es trifft zu auf Salzburg und die angrenzende Region. Es gelang hier bei allen drei Beispielen, dass durch

¹³ Hierzu wurde im Mai 2012 ein u.a. an den Ministerpräsidenten Mario Monti gerichteter Internationaler Appell, verfasst unter anderem von einer Reihe italienischer Persönlichkeiten, von Prof. Hermann Knoflacher, Wien, von Prof. Heiner Monheim, Bonn und mir veröffentlicht. Siehe www.bahn-fuer-alle.de.

eine konsequente Politik, die viel von dem umsetzt, was ich unter einer „Bürgerbahn“ verstehe, die Fahrgastzahlen sich vervielfältigt haben – in Karlsruhe gab es eine Steigerung um das Fünffache, auf Usedom gar um mehr als das Zehnfache.

Und immer wieder gibt es den sinnvollen und erhellenden Vergleich zwischen der Schweiz einerseits und Großbritannien andererseits. Also auf der einen Seite eine integrierte Bahn in öffentlichem Eigentum und auf der anderen Seite eine Bahn mit Trennung von Fahrweg (Infrastruktur) und Betrieb, wobei der Betrieb rein privatkapitalistisch organisiert ist und die Infrastruktur sich seit 2001 wieder in öffentlichem Eigentum befindet. Ich nenne hierzu ein paar Parameter nach der offiziellen Verkehrsstatistik, die Bände sprechen:

Zurückgelegte Kilometer im Schienennetz je Einwohner: Ein Bürger respektive eine Bürgerin in der Schweiz legt im Jahr mit der Bahn 2101 km zurück. In Österreich mit einem ungefähr gleich großen Schienennetz sind es 1207 km, in Deutschland mit einem acht Mal größeren Schienennetz schlappen 922 km. In Spanien, mit einem besonders großen Anteil von Hochgeschwindigkeitsstrecken nochmals deutlich weniger, gerade mal 474 km.

Zugdichte: In der Schweiz fahren 135 Züge pro Stunde und Tag. In Deutschland sind es 85 Züge je Stunde und Tag. In Österreich 70 Züge je Stunde und Tag. Fachleute sagen, dass die extrem hohe Zugdichte, die es im schweizerischen Schienennetz gibt, einen „Wettbewerb auf Schienen“ – ein Betrieb mit verschiedenen, voneinander unabhängigen Eisenbahngesellschaften, bereits rein fahrplantechnisch praktisch unmöglich macht.¹⁴

Subventionen: Eine Leistungseinheit („Einheitskilometer“) verursacht in der Schweiz 2,4 Cent staatliche Subventionen, in Österreich sind es 6,2 Cent und in Deutschland 7,0 Cent.¹⁵

Die Gründe, warum die Schweiz immer noch ein relativ vorbildliches Schienensystem aufweist, sind nicht metaphysischer Natur; es gibt dort nicht ein Wilhelm-Tell-Gen oder eine besondere naturwüchsige Liebe zur Eisenbahn. Drei Aspekte sind hier entscheidend: Erstens gibt es in der Schweiz keinen Öl- und keinen Autokonzern; die Pro-Auto-Lobby ist deutlich schwächer als in Deutschland, aber auch schwächer als in Österreich, wo es mit der OMV einen alles andere überragenden Ölriesen gibt. Zweitens ist das öffentliche Eigentum an den schweizerischen Eisenbahnen zu einem großen Teil dezentral, in kantonalen Händen, was ein zentralistisch-staatliches Handeln begrenzt. Und drittens gibt es in der Schweiz direkte Formen von Demokratie, Volksentscheide, die gerade auch im Verkehrsbereich oft im Sinne einer Bürgerbahn segensreich wirkten.¹⁶

¹⁴ Die Angaben dieser ersten zwei Beispiele nach: Die SBB in Zahlen und Fakten 2010, S. 30; Basis: UIC-Statistik für das Jahr 2009.

¹⁵ Diese Zahlen nennt der – ebenfalls die Bahnprivatisierung grundsätzlich favorisierende Bericht „PRIMON – Privatisierung mit und ohne Netz“, verfasst von Booz Allen Hamilton, Januar 2006, S. 77. Es handelt sich um die „durchschnittlichen jährlichen staatlichen Zuwendungen in EUR Cent je Einheitskilometer (= Personenkilometer und Tonnenkilometer) der Eisenbahnen 1995-2003. Laut dem bereits zitierten McNulty-Report verursacht in Großbritannien ein Personenkilometer Gesamtkosten von 24,3 Cent, in der Schweiz 13,5 Cent.

¹⁶ Marcus Maibach, Geschäftsleiter von INFRAS in Zürich, der nach mir zum Schienenverkehr in der Schweiz sprach, nannte ein zutreffendes viertes Argument: „In der Schweiz haben die Leute viel Geld“. Tatsächlich leistet sich die Schweiz neben dem sehr guten Schienennetz auch ein sehr dichtes Straßennetz und einen exzessiven Autoverkehr (die Pkw-Dichte in der Schweiz ist höher als die deutsche oder österreichische).

Werte Kolleginnen und Kollegen,

ich legte für diese Tagung ein Thesenpapier vor, in dem ich „Sieben Tugenden einer Bürgerbahn“ entwickelte. Ich werde auf diese hier im Detail nicht mehr eingehen; das ist alles nachlesbar. Es sei hier nur gesondert hervorgehoben:

- Besonders wichtig ist, dass die Eisenbahnen, auch wenn sie sich in öffentlichem Eigentum befinden, in einem Statut oder etwas Ähnlichem auf eine Grundausrichtung festgelegt werden. Die Zielsetzung muss eine Bürgerbahn, ein nachhaltiger Verkehr und der Ausbau des Verkehrsanteils der Schiene sein. Damit ist eine Unternehmensform als reine Aktiengesellschaft bereits problematisch, da diese nach dem Aktiengesetz primär gewinnorientiert operiert.
- Ich plädiere in diesen „Tugenden“ ausdrücklich dafür, dass das öffentliche Eigentum an den Eisenbahnen möglichst eine Mischform von Bundeseigentum und dezentralem Eigentum (auf Länder oder noch niedrigerer Ebene) sein sollte. Siehe hierzu meinen Verweis auf die schweizerischen Kantone als Miteigentümerinnen von Eisenbahnen.
- Ich argumentiere dort etwas zugespitzt, provokativ, dass es eine Art Tempolimit für Eisenbahnen geben sollte; in Flächenstaaten wie Frankreich und Deutschland sollte dieses beispielsweise bei 220 km/h liegen. Größere Geschwindigkeiten sind mit sehr hohen Kosten, mit einem schnell steigenden und umweltpolitisch höchst problematischen Energieaufwand und mit fatalen strukturpolitischen Folgen verbunden: Wer Tempo 250 oder 300 fährt, muss im dichtbesiedelten Europa massenhaft Städte vom Fernverkehr abhängen.
- Schließlich argumentiere ich – gerade aufgrund einschlägiger Erfahrungen in Deutschland – dass das Top-Management der Bahn Eisenbahn-kompetent sein muss, dass dieses leidenschaftlich dem Projekt Bürgerbahn verpflichtet sein muss und dass es dieses „commitment“, wie das heute heißt, auch praktisch vorlebt.

Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen,

wir erleben gerade eine neue Umweltkonferenz in Rio de Janeiro und den Rückblick auf 20 Jahre Umwelt- und Klimapolitik. In diesen vergangenen zwei Jahrzehnten hat sich die ökologische und Klimaproblematik weit stärker und schneller zugespitzt, als dies im Sommer 1992 erwartet worden war. Die Stärkung des öffentlichen Verkehrs und die Entwicklung einer Bürgerbahn sind Teil einer Antwort auf diese historische Herausforderung der Menschheit. Europa ist der einzige Kontinent der Welt, in dem es noch ein immer noch weitgehend flächendeckendes, 220.000 km umfassendes Schienennetz gibt.

Lasst uns zur Beendigung des fatalen „verkehrten Verkehrs“ beitragen und den Titel dieser Veranstaltung in die Tat umsetzen: Öffentlicher Verkehr hat Zukunft, ganz besonders mit einer Bürgerbahn als dessen zentralem Bestandteil.

Zehn einleitende Thesen mündend in „Sieben Tugenden einer Bürgerbahn“

1. Was meint „Bürgerbahn“. Oder auch: Warum muss für umweltbewusste und für sozial engagierte Menschen die Zukunft der Bahn eine „Bürgerbahn“ sein?

Gemeint ist eine Eisenbahn,

- die wieder für die große Mehrheit der Bevölkerung ein attraktives Verkehrsmittel im Nah-, Regional- und Fernverkehr ist
- die damit in der Fläche präsent ist und die mittels eines Integralen Taktfahrplans alle Oberzentren (alle großen und mittleren Städte) mit einem attraktiven Angebot erschließt
- die für die Bürgerinnen und Bürger da ist, die bürgernah ist und die damit als Bahn in öffentlichem Eigentum den umwelt- und klimapolitischen, den sozialen und demokratischen Herausforderungen unserer Zeit gerecht wird.

Die Möglichkeit und Notwendigkeit einer solchen Bürgerbahn lässt sich einerseits aus der Geschichte der Eisenbahnen ableiten und andererseits in Abgrenzung von den Fehlorientierungen in der gegenwärtigen Bahnpolitik in Europa begründen.

2. Die Eisenbahnen traten Anfang des 19. Jahrhunderts in die Verkehrsgeschichte ein, einerseits mit dem Versprechen von Schnelligkeit, Modernität und technischem Fortschritt. Sie boten jedoch von Beginn an auch die Perspektive der Demokratisierung von Mobilität. Der Frühsozialist Charles Pecquer und der ungarische Revolutionsdichter Sandor Petöfi seine hierzu als Zeitzeugen angeführt.

Mit der Eisenbahn fand motorisierter Verkehr erstmals massenhaft statt; sie bezog zunehmend die unteren Stände und Klassen – die einfachen Leute – mit ein. Mit der Eisenbahn wurde die feudale Kutsche förmlich aufs Gleis gesetzt und in die richtige Spur eines öffentlichen Verkehrs gebracht, was auch die Ursache für die von George Stephenson eingeführte Normalspur mit der Weite von 1435 mm gewesen sein soll.

3. Von der Mitte des 19. bis zum ersten Drittel des 20. Jahrhunderts waren die Eisenbahnen weitgehend ein Abbild der bestehenden (in der Regel kapitalistischen) Gesellschaft, was bereits die Unterteilung des Schienenpersonenverkehrs in vier Klassen zum Ausdruck brachte – der Klassengesellschaft bestehend aus Landbevölkerung, Proletariat, freie Berufe bzw. Mittelstand und Adel bzw. Großbürgertum nachempfunden. Kurt Tucholsky argumentierte nachvollziehbar, es gebe eine Art Eisenbahnfahrer-Klassenstandpunkt: je nach Klassensitzplatz sei ein anderes Weltbild feststellbar.
4. Die ursprüngliche Struktur fast aller großen Eisenbahnen war eine privatkapitalistische. Bis zur weltweiten Krise 1873 war die Mehrheit der Eisenbahnen Europas – und natürlich erst recht Nordamerikas – von privatkapitalistischen Eisenbahngesell-

schaften bestimmt. Gleichzeitig gab es jedoch seit dem Zeitpunkt, als die erste Eisenbahn ins öffentliche Leben – mit einer öffentlichen Schaufahrt bzw., mit öffentlich durchgeführten Eisenbahn-Rennen – trat, das Spannungsfeld privat – öffentlich, was sich in der Praxis als das Widerspruchspaar Konkurrenz versus öffentlich geplant übersetzte. Immer wieder erwies sich aus sachlicher, technischer Sicht, aber auch aus bürgerlicher Interessensbedingtheit die Notwendigkeit, Eisenbahnen als einheitliches System und in öffentlichem Eigentum zu betreiben. Und immer wieder setzte sich – unter dem Druck der gesellschaftlichen Kräfteverhältnisse, die privatkapitalistische Eigentumsform durch. Zu einem besonders ausgeprägten Zickzackkurs privat-öffentlich-privat-öffentlich kam es in Österreich.

5. In ihrer Blütezeit im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts und teilweise noch in den 1920er Jahren waren die Eisenbahnen tatsächlich so etwas wie eine Bürgerbahn: ein Massenverkehrsmittel, das allen Klassen offen stand, das für Modernität, Effizienz, Stadtgestaltung im positiven Sinn, Urbanität vermittelnd, für Zukunft und in Ansätzen auch für Gemeinschaftlichkeit stand. Die Eisenbahnstruktur – das Eisenbahnnetz – und die Bahnhöfe bildeten, oft ergänzt um andere öffentliche Verkehrsmittel des Nahverkehrs, eine Kernstruktur der bürgerliche Gesellschaft und Wirtschaft.

Diese Eisenbahnen wurden in Europa als Bahnen in öffentlichem Eigentum – in Staats-, Länder-, Kreis- und Gemeindeeigentum – geführt; spätestens nach dem Ersten Weltkrieg hatte sich die öffentliche Eigentumsform durchgesetzt – nicht so sehr auf Druck von Gewerkschaften und linken Parteien (einen solchen gab es selbstverständlich und richtigerweise auch), sondern in erster Linie aus rationalen, teilweise auch aus machtpolitischen Erwägungen der jeweiligen Regierungen, die wiederum in erster Linie bürgerliche Interessen zum Ausdruck brachten. Diese staatlichen Eisenbahnen waren im Übrigen auch höchst profitabel; sie alimentierten in beträchtlichem Umfang die Staatssäckel.

6. Mit der Pkw-Massenmotorisierung der Gesellschaft, die in Europa Mitte der 1960er Jahre einsetzte, veränderte sich die Situation der Eisenbahnen grundsätzlich. Mit dem Aufkommen eines massenhaften Flugverkehrs, den es in Westeuropa seit Mitte der 1990er Jahre gibt, wird die Eisenbahn erst recht in eine Marktnische zurückgedrängt und zu „altem Eisen“ deklariert. Dies hängt auch damit zusammen, dass die öffentlichen Eisenbahnen in Europa vor allem nach dem Zweiten Weltkrieg zunehmend staatlich-zentralistisch und damit bürgerfern geführt wurden, dass die in diesen Regierungen dominanten Kräfte überwiegend die Zukunft der motorisierten Mobilität im Autoverkehr und teilweise im Flugverkehr sahen und dass die Eisenbahnen auf die „Zangenbewegung“ Pkw-Verkehr und Flugverkehr zunehmend mit immer neuen Netzkappungen und einer fatalen Konzentration auf den Fernverkehr begegneten.

7. Spätestens mit Aufkommen der Themen Peak oil und Klimaveränderung müsste eine Wende eintreten und sollte die Bedeutung der Eisenbahnen wieder stärker hervorgehoben werden. Verbal wird dem durchaus Rechnung getragen. Seit Anfang der 1990er Jahre gibt es in der offiziellen Verkehrspolitik überwiegend und mit immer

größeren Echo ein Credo für die „neue Bahn“, für eine „Zu(g)kunft Eisenbahn“, für ein „return train“ usw.

Allerdings findet das keinen erkennbaren Niederschlag im modal split. Im Gegenteil: Addiert man die Anteile des Pkw-Verkehrs und des Flugverkehrs so wächst der Anteil dieser Gruppe der nichtnachhaltigen motorisierten Verkehre weiter kontinuierlich im europaweiten Verkehrssektor; derjenige der Schiene ist weiterhin rückläufig.

8. Die neueren Anteilsverluste der Schiene resultieren in erheblichem Maß aus den neuen Strukturveränderungen – den Bahnprivatisierungen gepaart mit der Trennung von Infrastruktur und Betrieb. Dieser Prozess setzte in Europa Anfang der 1990er Jahre in Großbritannien mit der Auflösung von British Rail ein. Inzwischen handelt es sich um einen weitgehend von der EU-Kommission vorangetriebenen, in den EU-Weißbüchern Verkehr theoretisierten und mit „Eisenbahn-Paketen“ und Richtlinien abgedeckten EU-weiten Prozess. Nach außen wird argumentiert, der Wettbewerb auf Schienen werde die Schiene wieder attraktiv und durchaus zu einer Art „neuer Bürgerbahn“ machen. Tatsächlich ist der Prozess mit massiven Synergieverlusten, mit der Erfordernis steigender staatlicher Zuschüsse, mit einer Gefährdung der Sicherheitsstandards im Bahnverkehr, mit einem Abbau von Komfort und Service und vor allem mit dem Verzicht auf ein einheitliches, überzeugendes Angebot zumindest auf nationalstaatlicher, besser noch auf europaweiter Ebene verbunden.
9. Die falsche Politik der Bahnprivatisierungen wird begleitet von einer ebenso problematischen Konzentration des Schienenverkehrs auf Hochgeschwindigkeit. Eine solche Politik ist unökonomisch, marktfern und in Widerspruch zu einer Bürgerbahn stehend: damit wird auf eine kleine Klientel von maximal 5 Prozent der Bahnreisenden, auf die maximal 15 Prozent der Schienenverkehrsleistung entfällt, orientiert, wobei die enormen Verluste, die TGV- oder ICE- oder TAV-Verkehre, wenn sie denn auf neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken stattfinden, produzieren, von der Allgemeinheit der Steuerzahlenden zu bezahlen sind, hier also dann plötzlich gewissermaßen doch wieder „Bürgernähe“ gefordert. Die Konzentration auf Hochgeschwindigkeitsverkehr ist immer gepaart mit einem massiven Abbau der Bahn in der Fläche, sei es durch direkte Kappung des Netzes (in Deutschland im Zeitraum 1992 bis 2011 von 44.000 km auf 36.000 km Länge), sei es durch Reduktion von Angeboten in der Fläche (in Deutschland komplette Aufgabe der Zuggattung Interregio).
10. So deprimierend die offizielle Verkehrspolitik auf den Ebenen der EU, der bestehenden großen europäischen Bahnen und der nationalstaatlichen Verkehrspolitik in den EU-Mitgliedsländern bisher ist, so gibt es doch eine Reihe von Debatten, Formen der Gegenwehr gegen „verkehrten Verkehr“ und praktizierte Verkehrs- und Eisenbahnpolitik, die Mut machen. Es gibt eine wachsende Kritik an der Konzentration auf Hochgeschwindigkeitsprojekte und die Infragestellung dieser Orientierung, die oft mit einer Kritik an der Privatisierungspolitik verbunden ist (Val di Susa in Italien, TAV-Tunnel-Firenze, Stuttgart 21, vergleichbar kritisierte Projekte auf der iberischen Halbinsel). Es gibt den immer wieder neu aktualisierten Vergleich zwischen der Bahnpolitik in

der Schweiz und derjenigen in anderen europäischen Ländern. Es gibt regional höchst erfolgreiche Eisenbahnprojekte (Karlsruhe; Usedomer Bäderbahn; Region Salzburg).

Aus diesen Erfahrungen lassen sich „Sieben Tugenden einer Bürgerbahn“ ableiten:

1. Notwendig ist eine Verkehrspolitik, die bei den motorisierten Verkehrsträgern die Eisenbahn wieder priorisiert und den Verkehrsmarkt so umgestaltet, dass diese Orientierung zum Tragen kommt (externe Kosten!).
2. Der Schienenverkehr wird als Teil von *Umwelt-, von Klima- und von sozialer Politik* verstanden. In diesem Sinn hat Schienenverkehrspolitik eine gesamtpolitische Ausrichtung und Einbettung. Dies sollte in einer Art Statut oder Grundverständnis der jeweiligen Eisenbahngesellschaften niedergelegt sein (z. B. wie bei Genossenschaften oder Anstalten des öffentlichen Rechts).
3. Die Eisenbahnen befinden sich grundsätzlich in *öffentlichem Eigentum*; die *Einheit Infrastruktur und Betrieb* bleibt erhalten bzw. wird wieder hergestellt.
4. Öffentliches Eigentum und Bürgerbahn meint, dass es unterschiedliche Formen des öffentlichen Eigentums gibt und dass dabei oft *dezentrale Formen von öffentlichem Eigentum* (kommunales, Kreis- und Ländereigentum) sich mit zentralem Eigentum auf Bundesebene verzahnen.
5. In der konkreten Bahnpolitik orientiert die Bürgerbahn auf eine Flächenbahn und versteht dies durchaus als Gegensatz zu einer Hochgeschwindigkeitsbahn. Pointiert gesagt solle eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Schienenverkehr gefordert werden (z.B. Tempo 220 km/h).
6. Das Top-Management der Bahnen muss kompetent (Eisenbahn-erfahren) und von der Orientierung auf eine Bürgerbahn leidenschaftlich überzeugt sein und selbst eine corporate identity praktizieren.
7. Eine Bürgerbahn ist eine demokratisch strukturierte Bahn. Es müssen Strukturen geschaffen und mit Leben gefüllt werden, in denen die Interessen der Fahrgäste, der Umwelt- und Verkehrsverbände und der Beschäftigten ihren Ausdruck finden und entsprechend Einfluss nehmen.

6. Nahverkehr in der Schweiz – Best Practice?

Markus Maibach

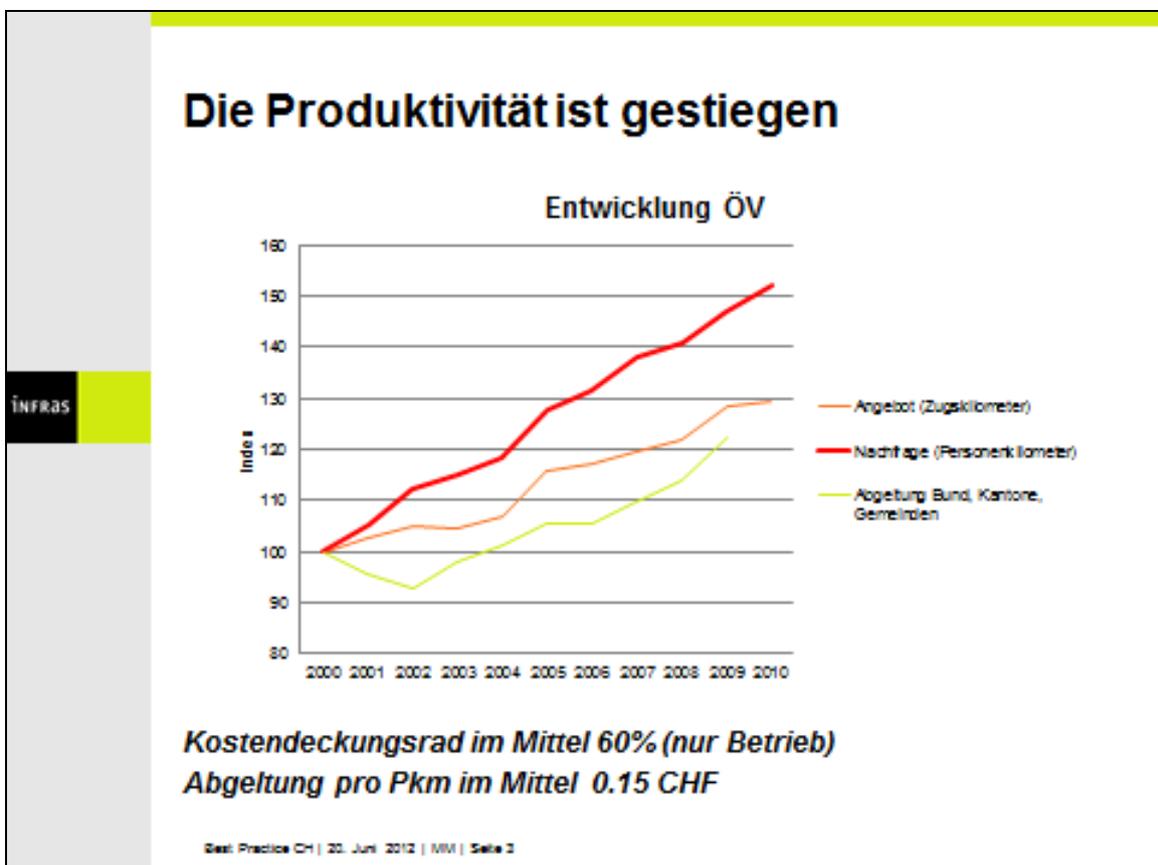
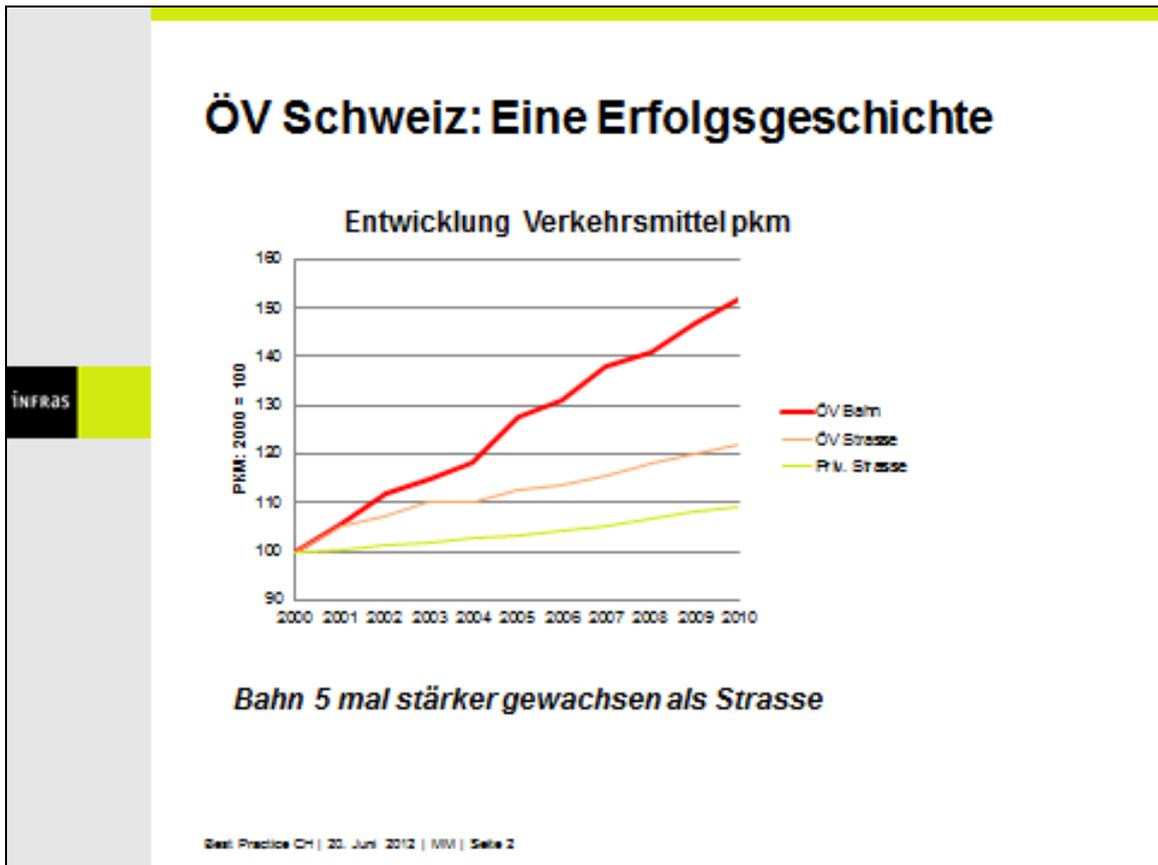


Wien, 20. Juni 2012 | Markus Maibach

AK Wien: Öffentlicher Verkehr hat Zukunft

Nahverkehr ÖV Schweiz
Best Practice (?)

Best Practice CH | 20. Juni 2012 | MM | Seite 1



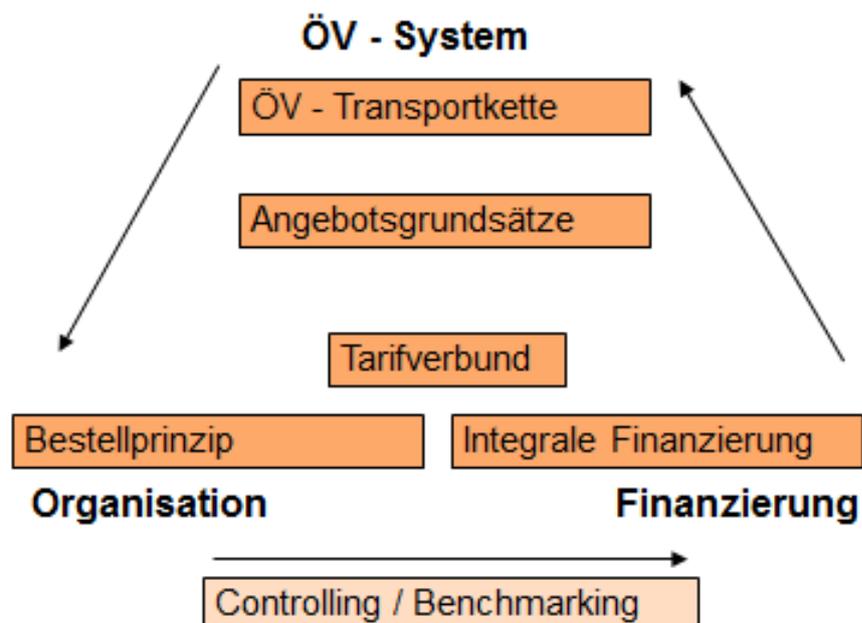
Meilensteine ÖV Schweiz

- 1982: Einführung Taktfahrplan
- 1987 Konzept Bahn + Bus 2000
- 1988: Koordinierte Verkehrspolitik
- 1992: NEAT Beschluss
- 1996: ÖPNV Reform: Bestellerprinzip
- 1998: Finanzierungsfonds für Grossprojekte
- 1999 Bahnreform mit Liberalisierung und Wettbewerbsprinzip
- 2004: Eröffnung Bahn 2000: +12% Angebotssteigerung
- 2009: Eröffnung Lötschbergbasistunnel

INFRAS

Real Practice CH | 20. Juni 2012 | MM | Seite 4

ÖV ist Service Public aus einer Hand

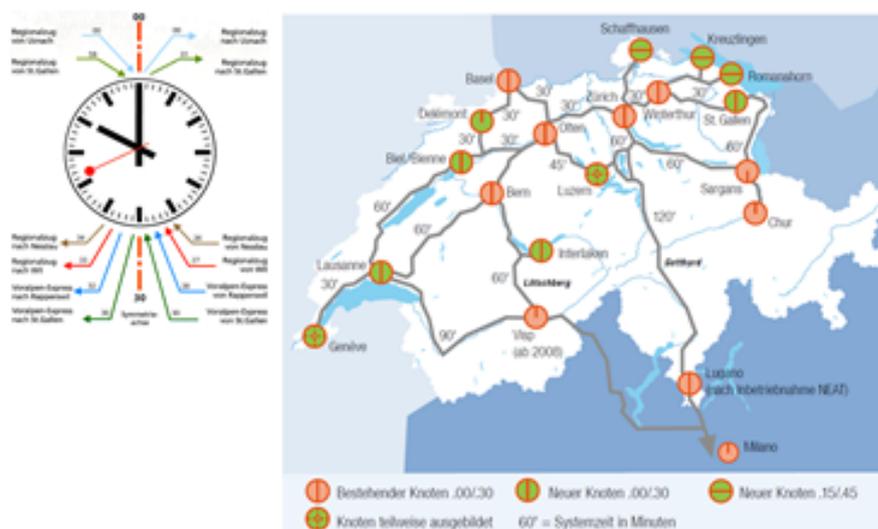


INFRAS

Real Practice CH | 20. Juni 2012 | MM | Seite 5

Erfolgsfaktor 1: Alles ist im Takt

Der Taktfahrplan hat die gesamte Transportkette vertaktet und damit den Grundstein für ein integriertes System gelegt.



Erfolgsfaktor 2: Integriertes Handeln...

Kantone, Bund und Transportunternehmen haben klare Rollenverteilungen, denken aber partnerschaftlich.

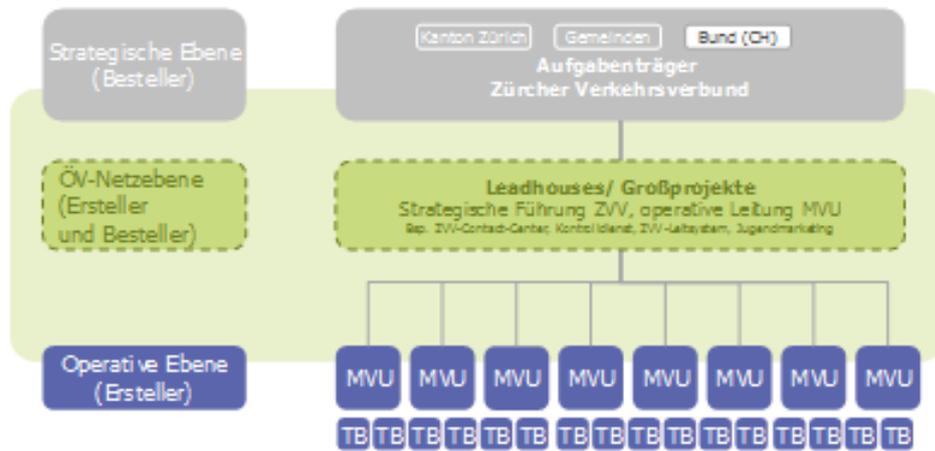


Bunte ÖV Landschaft belebt die virtuelle Konkurrenz: Ausschreibungen nur wenn nötig.

... mit integrierter Organisation

Führung und Controlling der TU ist im Verkehrsbereich klar geregelt. Schwieriger ist es im Infrastrukturbereich.

2-Ebenen-Modell in Zürich (lokal und regional)



Real Practice CH | 20. Juni 2012 | MV | Seite 9

Erfolgsfaktor 3: Integriertes Angebot...

Es ist der Kunde und dessen Bedürfnis nach Transportkette, die zählt, nicht einzelne Angebote.



1 Nachtzuschlag für 9 Nachtnetze
 Neuer Einheits-Nachtzuschlag von CHF 5.- für AWWale, ZVV, FlexTax, OOTWIND, Tarifverbund Zug, Tarifverbund Schwyz, Z-Pass sowie die Nachtzüge Zürich-Luzern und Schaffhausen-Singen.

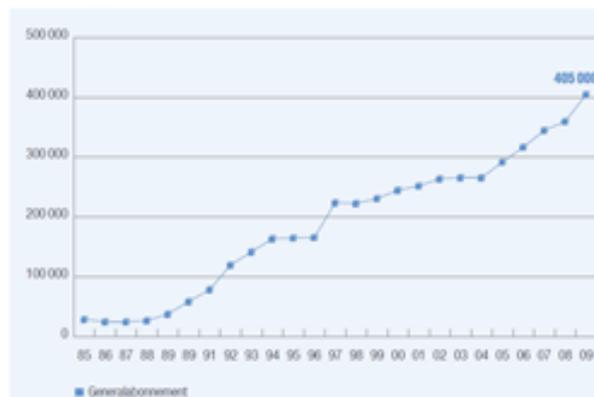


Real Practice CH | 20. Juni 2012 | MV | Seite 9

...mit integriertem Ticketing

Der direkte Verkehr ermöglicht einen durchgehenden Tarif. Das Generalabonnement ist das beliebteste Ticket.

Entwicklung des Generalabonnement-Umlaufs seit 1985

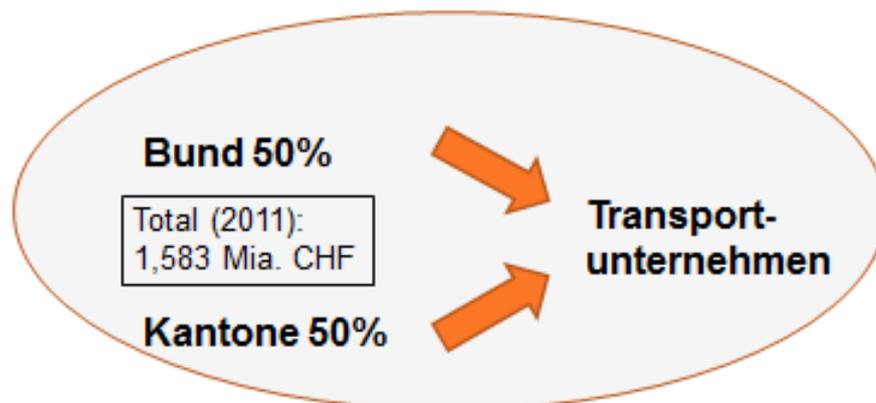


Quellen: VÖV, SBB

Best Practice CH | 20. Juni 2012 | MW | Seite 10

Erfolgsfaktor 4: Transparente und faire Finanzierung

Abgeltungen werden zwischen den Hoheiten aufgeteilt, nach vordefinierten Kriterien.

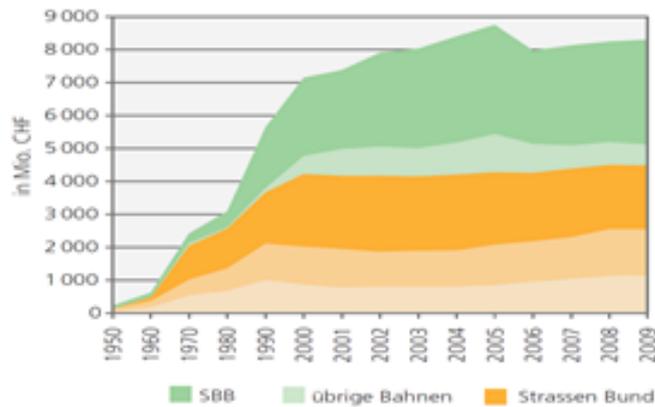


Best Practice CH | 20. Juni 2012 | MW | Seite 11

Erfolgsfaktor 5: Zahlungsbereitschaft für Infrastruktur

Die Schweiz hat nach dem Autobahnbau erkannt, dass die hohe Siedlungsdichte nur mit besserem ÖV zu bewältigen ist.

Infrastrukturinvestitionen 1950–2009 [Mio CHF]



Real Practice CH | 20. Juni 2012 | MM | Seite 12

Erfolgsfaktor 6: Gesamtverkehrsansatz

Mit den Agglomerationsprogrammen fördert die Schweiz das Bindeglied zwischen Stadt und Umland und hat die Renaissance der Stadtbahn eingeleitet.



Real Practice CH | 20. Juni 2012 | MM | Seite 13

stadtbahnzug

Beispiel Stadtbahn Zug

- › Modernes, nachhaltiges Verkehrssystem für den Wirtschaftsraum Zug (>100'000 Einwohner, >60'000 Arbeitsplätze)
- › Aufwertung von sechs Bahnhöfen, Neubau von neun Haltestellen, 87 km Netzlänge
- › Technische Massnahmen für Angebotsverdichtung
- › Anschluss an den überregionalen Schienenverkehr und an den regionalen Busverkehr
- › Modernes Rollmaterial



INFRAS

Best Practice CH | 20. Juni 2012 | MW | Seite 14

Fazit: Ein Erfolgsmodell das langsam an Grenzen stösst

- › Die SchweizerInnen lieben ihren ÖV
...und nutzen ihn häufig, mit günstigen Preisen
...und sind auch bereit, die Defizite zu berappen (gegen 5 Mrd. CHF pro Jahr)
- › Es ist gelungen, das MIV-Wachstum zu brechen, aber nicht wirklich umzulagern.
- › Mittlerweile ist auch der ÖV ein Siedlungstreiber.
- › Der Verkehr stimmt, aber die Infrastruktur kostet.
- › Das integrierte System schlägt zurück, und ist schwierig zu knacken.

▶ **Der ÖV ist ein wenig zum Opfer seines eigenen Erfolgs geworden**

INFRAS

Best Practice CH | 20. Juni 2012 | MW | Seite 15

Die aktuellen Baustellen im ÖV Schweiz

- Infrastrukturausbau: Vernunft ist angesagt: STEP als stufenweises Konzept
- Infrastrukturfinanzierung: Bahn-Infrastrukturfonds als verlässliche Finanzierungsquelle mit Querfinanzierung
- Aufgabenteilung und Finanzierungsmodelle Infrastruktur zwischen Bund und Kantonen
- Ausschreibungen und Netzzugang im Schienenpersonenverkehr
- Pricing: Vermehrte Nutzerfinanzierung und Nachfragsteuerung
- Angebot: Stehplätze für PendlerInnen mit kurzen Distanzen

Real Practice CH | 20. Juni 2012 | MM | Seite 16

INFRAS

Besten Dank für die Aufmerksamkeit

Real Practice CH | 20. Juni 2012 | MM | Seite 17

AuthorInnen-Verzeichnis

Leodolter, Mag. Silvia

Leiterin der Abteilung Umwelt und Verkehr der AK Wien

A-1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 20-22

E-Mail: sylvia.leodolter@akwien.at

Maibach, Markus, lic. oec. publ.

Geschäftsleiter von INFRAS – Forschungs- und Beratungsbüro

CH-8045 Zürich, Binzstrasse 23

E-Mail: markus.maibach@infras.ch

Maier-de Kruijff, MMag. Heidrun

Generalsekretärin des Verbandes der öffentlichen Wirtschaft und Gemeinwirtschaft Österreichs (VÖWG)

A-1016 Wien, Stadiongasse 6-8

E-Mail: heidrun.maier-dekrujff@voewg.at

Wolf, Dr. Winfried

Chefredakteur „Lunapark 21“; Initiative Bürgerbahn statt Börsenbahn

Lunapark21 GmbH

D-14552 Michendorf, An den Bergen 112

E-Mail: ww@lunapark21.net

Österreicher sagen ja zu mehr öffentlichem Verkehr

Umfrage: 80 Prozent der ÖsterreicherInnen wollen, dass Busse und Bahnen in öffentlicher Hand bleiben

„Die Österreicher und Österreicherinnen wollen, dass der öffentliche Verkehr auch in öffentlicher Hand bleibt. Das muss Auftrag für die Politik sein“, fordern Sylvia Leodolter, Leiterin der AK Verkehrsabteilung, und ÖBB-Konzernbetriebsratsvorsitzender, vida-Gewerkschafter Roman Hebenstreit. In einer Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Sora sagten rund 80 Prozent der Befragten, es sei „wichtig“ oder „sehr wichtig“, dass Busse und Bahnen im Eigentum des Staates bleiben. Die Ausgaben für Auto, Bus oder Bahnen machen im Schnitt 15 Prozent der Ausgaben eines österreichischen Haushalts aus. Und wer in urbanen Regionen mit ausgebautem Öffi-Netz lebt, kann günstiger unterwegs sein: Er zahlt im Schnitt 343 Euro pro Monat an Verkehrsausgaben. Wer in ländlichen Regionen mit weniger als 10.000 Einwohnern lebt muss monatlich um fast 160 Euro mehr zahlen, weil hier der Zugang zu Öffis weitgehend fehlt. „Wir brauchen mehr nicht weniger öffentlichen Verkehr“, sagen deshalb Leodolter und Hebenstreit anlässlich der AK-vida-Veranstaltung „Öffentlicher Verkehr hat Zukunft“.

Stadt-Land, reich-arm, Mann-Frau: Die Belastungen durch die Kosten der Mobilität sind ungleich verteilt: je geringer das Einkommen, desto stärker schlagen die Kosten fürs Unterwegssein durch. „Das trifft besonders häufig Frauen, die im Schnitt immer noch über ein deutlich geringeres Einkommen verfügen, als Männer“, so Leodolter. Dass sich Investitionen in den öffentlichen Verkehr lohnen und ein gutes Angebot auch angenommen wird, zeigt die Sora-Umfrage ebenfalls: In Wien, wo es ein gut ausgebautes Öffi-Netz gibt, nutzen 75 Prozent der Befragten Busse und Bahnen, davon 42 Prozent täglich, 23 Prozent mehrmals pro Woche und 10 Prozent einmal pro Woche. In ländlichen Regionen dagegen sind die Menschen aufs Auto angewiesen: Österreichweit nutzen 58 Prozent nie oder seltener als einmal im Monat die Öffis. „Hier ist noch viel Potential nach oben“, so Leodolter.

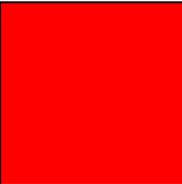
Auch aus gesamtwirtschaftlicher Sicht lohnt es sich auf einen starken öffentlichen Verkehr zu setzen: Etwa 84.000 Menschen arbeiten im öffentlichen Verkehr. Gemeinsam mit den Investitionen in Straßenbau, Gleisbau und Fahrzeuge werden insgesamt 170.000 Jobs in Österreich gesichert. Dazu kommt der immer wichtiger werdende Umweltschutz: Im Straßenverkehr steigen die klimaschädlichen Kohlendioxid-Ausstoß um plus 39 Prozent in

zehn Jahren. Bei den Bussen dagegen sanken die Emissionen um 4 Prozent, bei den Bahnen sogar um 17 Prozent.

„Die EU-Liberalisierungen und der durch den verordneten Wettbewerb entstandene Kostendruck haben den Menschen in den Regionen weniger Bahnangebote gebracht – viele Strecken wurden bereits zugesperrt. Die Beschäftigten im Verkehrsbereich haben den zunehmenden Arbeitsdruck sowie das Lohn- und Sozialdumping zu spüren bekommen“, kritisiert Hebenstreit die Privatisierungsstrategien der EU-Kommission. Speziell im Eisenbahnbereich sei die EU-Kommission mit ihren Eisenbahnpaketen nun beim Ausschreibungs- und somit Privatisierungszwang des Personenverkehrs angelangt. „Schienenmaut, Züge und Energie kosten für alle Anbieter gleich viel. Das heißt, als einzige Stellschraube im Wettbewerb verbleiben somit die Lohn- und Sozialkosten, die nach unten gedreht werden“, warnt der Gewerkschafter.

Die Chancen für die Beschäftigten wie auch für die KundInnen liegen ganz klar im Ausbau und in der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs mit einem größeren Angebot, leistbaren Preisen sowie in mehr Service- und Komfortorientiertheit. „Damit dies erreicht werden kann, bedarf es auch einheitlicher Standards in Europa bei Technik, Sicherheit und Ausbildung“, fordert Hebenstreit: „Wer gute Leistung verlangt, muss aber auch für gute Arbeitsbedingungen mit gerechter Entlohnung sorgen.“ Speziell in Österreich müsse der öffentliche Verkehr mit einem Masterplan, integrierten Tarifangeboten (Österreichnetzkarte für alle Öffis), der Einführung eines für die KundInnen überschaubaren Taktfahrplans nach Schweizer Modell aber auch mit mehr Investitionen in neues rollendes Material attraktiver gestaltet werden. „Megatunnelprojekte alleine werden keine zusätzlichen Fahrgäste anlocken“, unterstreicht Hebenstreit.

Umfrage Daseinsvorsorge – Teilergebnisse Öffentlicher Verkehr



Die Angebote der Daseinsvorsorge im Bewusstsein der österreichischen Bevölkerung Teilergebnisse Öffentlicher Verkehr

Eine repräsentative Umfrage im Auftrag der AK
Jänner 2012

S ● R A



Daten zur Studie

Untersuchungsmethode

Zielpopulation	Österreichische Wohnbevölkerung ab 16 Jahren
Stichprobendesign	Nach Gemeindegrößen vorab geschichtete, disproportionale Zufallsauswahl
Stichprobenumfang	n = 809
Befragungszeitraum	November 2011
Befragungsart	Telefonische Befragung (CATI)
Gewichtung	Repräsentativgewichtung nach Geschlecht, Alter, Bildung und Bundesland

Struktur der Stichprobe

Geschlecht	weiblich	52%
	männlich	48%
Alter	16 bis 29 J.	19%
	30 bis 44 J.	27%
	45 bis 59 J.	27%
	60 J. und älter	27%
Bildung	Ohne Matura	75%
	Mit Matura	25%
Region	Westen (T, V)	12%
	Mitte (Sbg, OÖ)	23%
	Süden (Stmk, Ktn)	21%
	Osten (NÖ, B)	22%
	Wien	22%



wien.arbeiterkammer.at

Schwerpunkt: Qualität der Öffentlichen Dienstleistungen



Öffentliche Dienstleistung

Rechte als Kunde/Kundin

Information über das Angebot

Service bei Problemen

Erreichbarkeit des Verkehrsangebots / Versorgungssicherheit

Preis

Arbeitsbedingungen für Mitarbeiter/innen

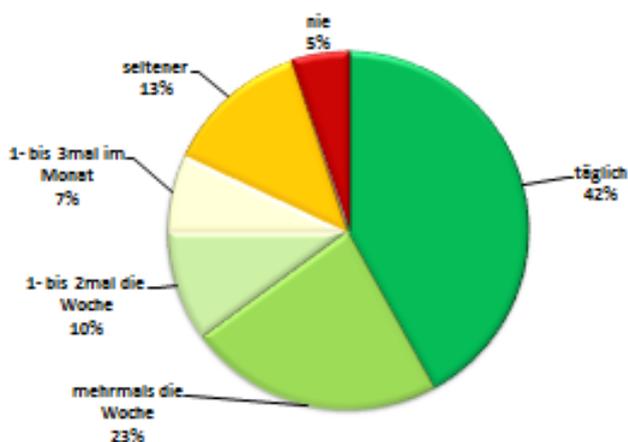
Arbeitsplatzsicherheit für Mitarbeiter/innen



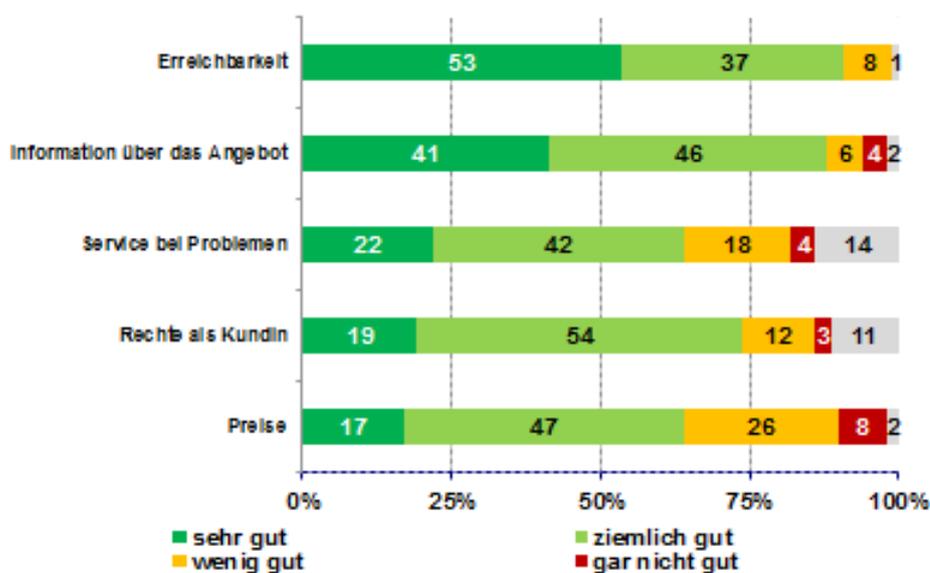
wien.arbeiterkammer.at

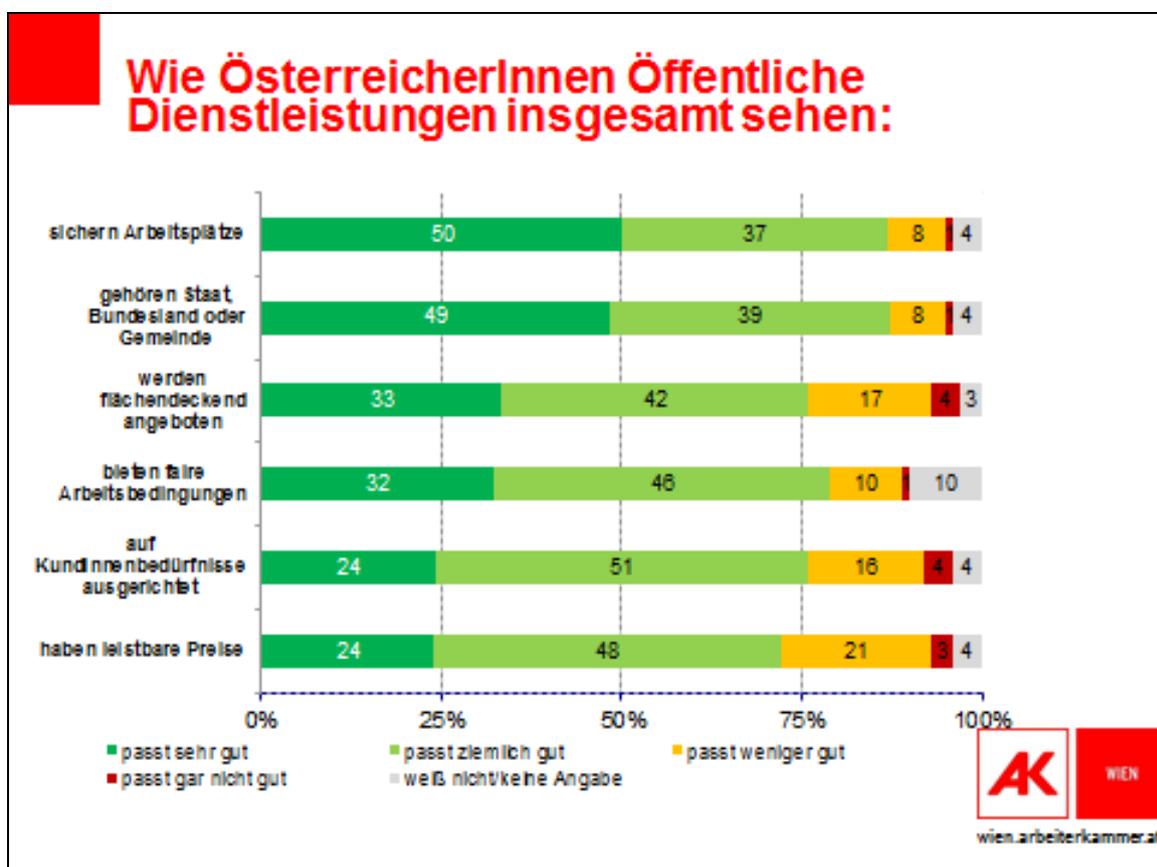
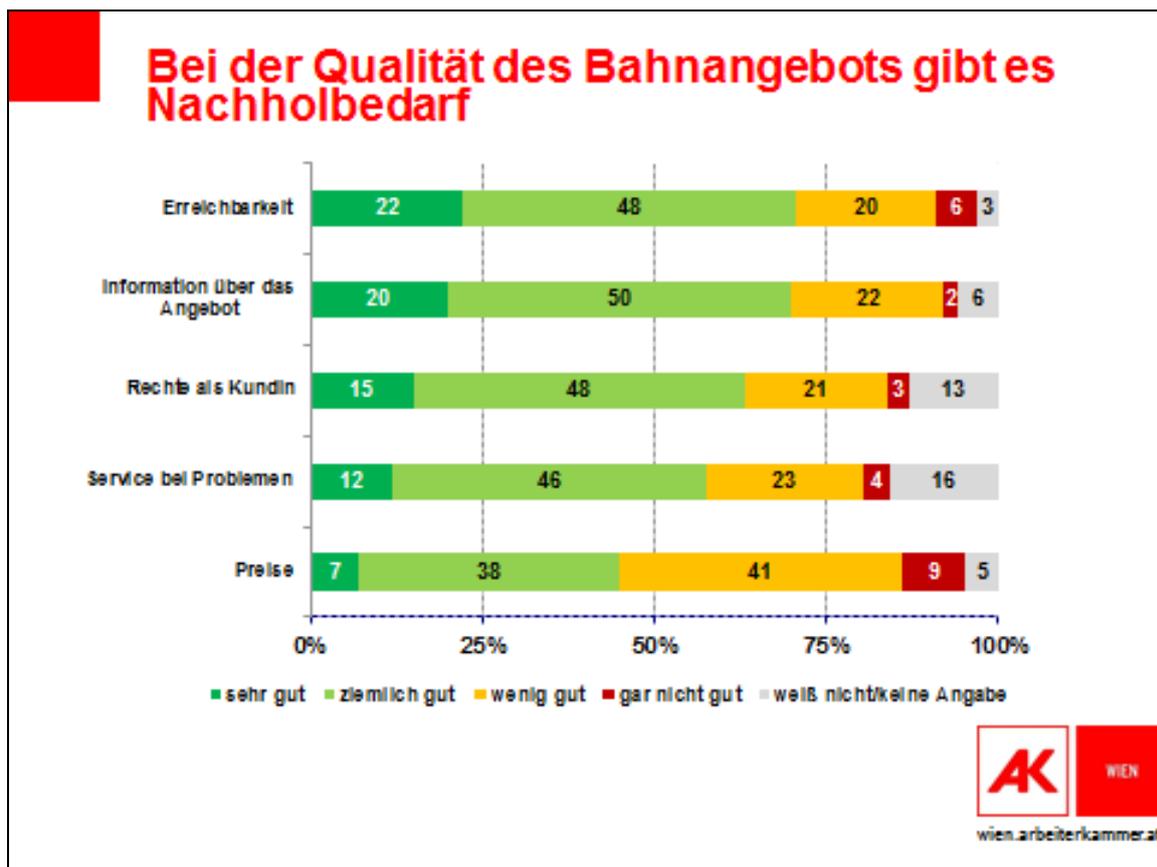
Wien: gutes Angebot wird angenommen: 75 % nutzen täglich bis wöchentlich den Öffentlichen Stadtverkehr

Nutzung des Öffentlicher Stadtverkehrs in Wien



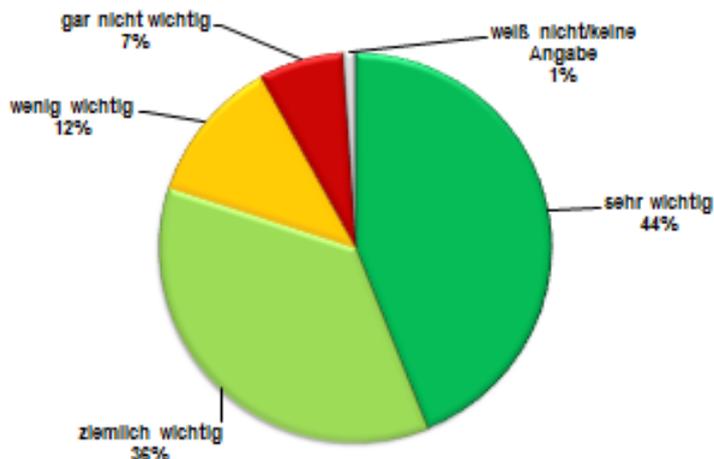
Fahrgäste sind mit der Qualität des öffentlichen Stadtverkehrs in Wien zufrieden



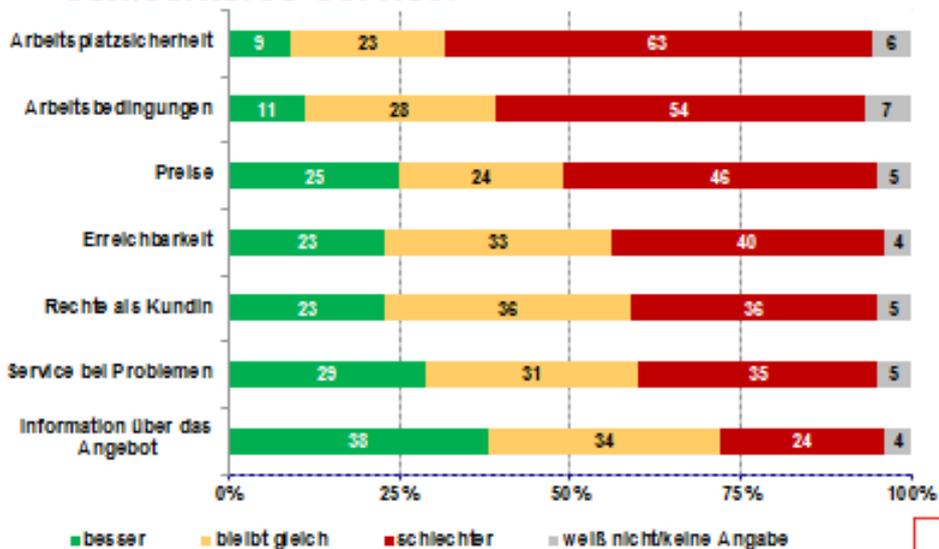


80 % der ÖsterreicherInnen wollen, dass der Öffentliche Verkehr unter direkter Kontrolle des Staates ist (Wien: 87 %)

Direkte Kontrolle/Eigentum des Staates beim Öffentlichen Verkehr

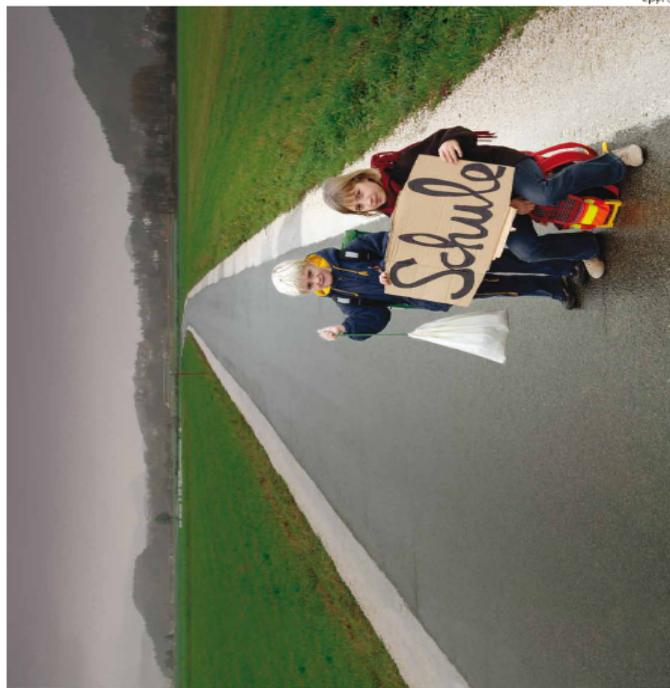


Was erwarten ÖsterreicherInnen von der Privatisierung Öffentlicher Dienstleistungen? Weniger und schlechtere Jobs, höhere Preise, schlechteres Service!



Plakate/Ausstellung: Wozu Öffentlicher Verkehr?

Wozu Öffentlicher Verkehr?



© WDA



Damit Österreich in Zukunft nicht auf der Straße steht!

Der Öffentliche Verkehr ermöglicht uns, am sozialen Leben teilnehmen zu können. Daher wollen wir eine Zukunft, in der öffentliche Verkehrsmittel für alle attraktiv sind.

Unabhängig vom Wohnort soll es möglich sein, ohne eigenen PKW mobil zu sein; einerlei ob es um Arbeit, Ausbildung, Einkäufe oder Freizeit geht.





Soziale Aspekte des Öffentlichen Verkehrs

Haushaltseinkommen und Mobilität				
	1. Quartil*	2. Quartil*	3. Quartil*	4. Quartil*
PKW-km (in Mio.)	5.739	11.779	15.367	26.098
ÖV-Personen-km (in Mio.)	4.526	4.329	5.877	8.218
Anteil des ÖV an km	44 %	27 %	28 %	24 %
PKW-Besitz pro Haushalt	0,4	0,9	1,2	1,7
Ausgaben PKW (Mio. €)	1.261	3.320	4.752	7.374
Ausgaben ÖV (in Mio. €)	153	159	172	177

Quelle: www.statistik.at

Ein Auto zu besitzen, ist keine Selbstverständlichkeit.

In 60 Prozent der Haushalte mit niedrigem Einkommen (= 1. Quartil) gibt es kein Auto. 45 Prozent der Bevölkerung haben keinen eigenen PKW.

* Quartile teilen die zugrundeliegende Verteilung in vier Viertel. Im obigen Beispiel stellt das 1. Quartil das Viertel aller österreichischen Haushalte mit dem geringsten Einkommen dar.



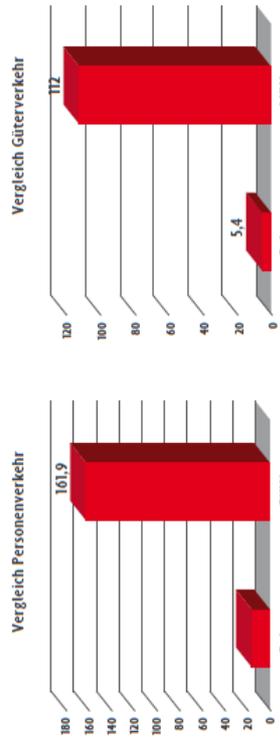


Öffentlicher Verkehr für die Umwelt



CO₂-Vergleich im Personen- und Güterverkehr

(Vergleich ÖBB-Schienenverkehr mit PKW und LKW)



Legende: Fraunhofer 2006, gemitt. CO₂-Emissionen in g/Person und g/tkm, Berechnungen - Umweltbundesamt 2010

Öffentliche Verkehrsmittel haben in der Regel eine weit bessere Umweltbilanz als Autos ...

... egal, ob es um Treibhausgase, Luftverschmutzung (z.B. Feinstaub), Energieeffizienz, Flächenverbrauch oder Lärm geht.



Öffentlicher Verkehr ist sicher



© Harald Ebenhart

Das Risiko, im Straßenverkehr zu verunglücken, ist 64-mal höher als mit der Bahn.

Der Anteil der Verletzten im Öffentlichen Verkehr liegt im langjährigen Durchschnitt bei weniger als einem Prozent des Gesamtverkehrs. Das Verhältnis Bus zu PKW liegt immer noch bei 1 zu 12.

Quelle: VCB 2010



Öffentlicher Verkehr schafft Arbeitsplätze



© Harald Ebenberger, C. Zanger, Johann Wallner, A. Krenn, Paul Sturm (ÖGB Verlag), P. Kitz

84.000 Menschen arbeiten im Öffentlichen Verkehr.

Gemeinsam mit den Investitionen in Bahn- und Bauindustrie sichert der Öffentliche Verkehr insgesamt 170.000 Arbeitsplätze in Österreich. Der Öffentliche Verkehr ist somit auch ein leistungsstarker Wirtschaftsmotor.



Öffentlicher Verkehr für unsere Städte

Wieviel Platz beanspruchen 60 Menschen...



...mit dem Fahrrad



...zu Fuß oder im Bus



...im PKW



© www.fahleinet

Es gibt einen Zusammenhang zwischen hoher Öffi-Nutzung und geringem PKW-Besitz.

Wien hat einen Öffi-Anteil von 36 Prozent und die niedrigste PKW-Dichte Österreichs (390 PKW pro 1.000 EinwohnerInnen).

Zum Vergleich: Der Bezirk mit der höchsten Motorisierung ist Waidhofen/Thaya (637 PKW pro 1.000 EinwohnerInnen).

Öffis sind die Antwort auf Staus und Umweltbeeinträchtigungen in unseren Städten.

Quelle: www.statistik-austria.at



Öffentlicher Verkehr für den ländlichen Raum



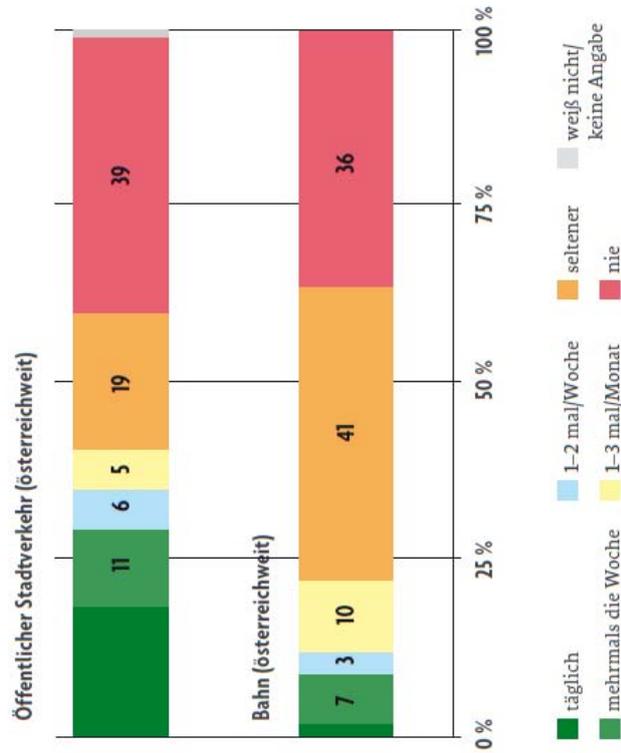
© ÖBB-Postbus GmbH

Öffentliche Verkehrsmittel sind unschlagbar billig.

Im österreichischen Durchschnitt kostet es 11 Cent, einen Fahrgast einen Kilometer zu befördern. Etwa ein Drittel davon zahlen die BürgerInnen direkt mittels Fahrkarten, den Rest über Steuergelder als Zuschüsse. Fährt dieselbe Person mit dem PKW, so zahlt sie dafür 42 Cent (amtliches Kilometergeld).



Je besser das Angebot, desto höher die Nutzung



Österreichweit fahren noch immer 77 Prozent nie oder weniger als 1 mal pro Monat mit der Bahn.

Aber im gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsnetz der Städte gibt es deutlich mehr NutzerInnen. In Wien nutzen sogar 75 Prozent täglich bis wöchentlich die öffentlichen Stadtverkehrsmittel.

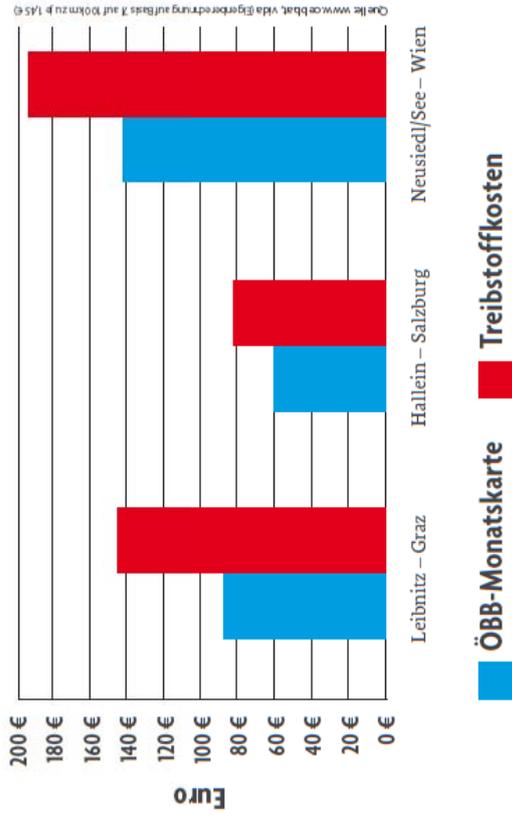
Quelle: SC64-Umfrage zum Thema „Die Angebote der Disastersorge im Bewusstsein der österreichischen Bevölkerung“ im Auftrag der AK Wien, Jänner 2012





Öffentlicher Verkehr für PendlerInnen

Fahrtkosten für PendlerInnen im Vergleich / Bahn – PKW



Autofahren mag zwar in der Wahrnehmung vieler Menschen bequemer sein, aber es belastet die eigene Geldbörse mehr.

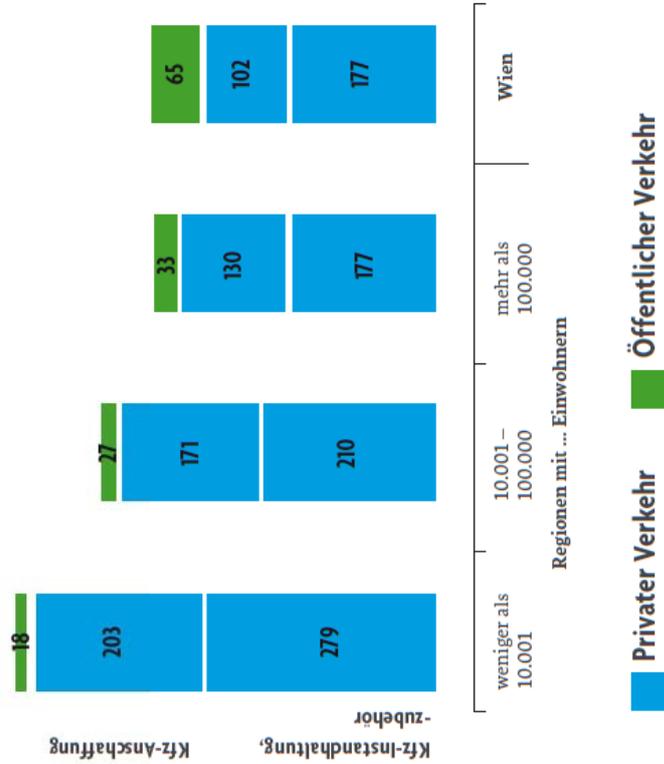
Rund zwei Millionen Menschen in Österreich arbeiten in einem anderen Ort, als sie wohnen; sind also PendlerInnen. Von diesen fahren 75 Prozent mit dem Auto zur Arbeit und nehmen damit große Belastungen (auch finanzielle) auf sich.

Laut AK-Schätzung haben rund ein Drittel aller PendlerInnen gar keine Alternative zum PKW.



Gutes öffentliches Verkehrsangebot bedeutet weniger Kosten für Mobilität

Verkehrsausgaben 2009/10 in Euro nach Regionstypen



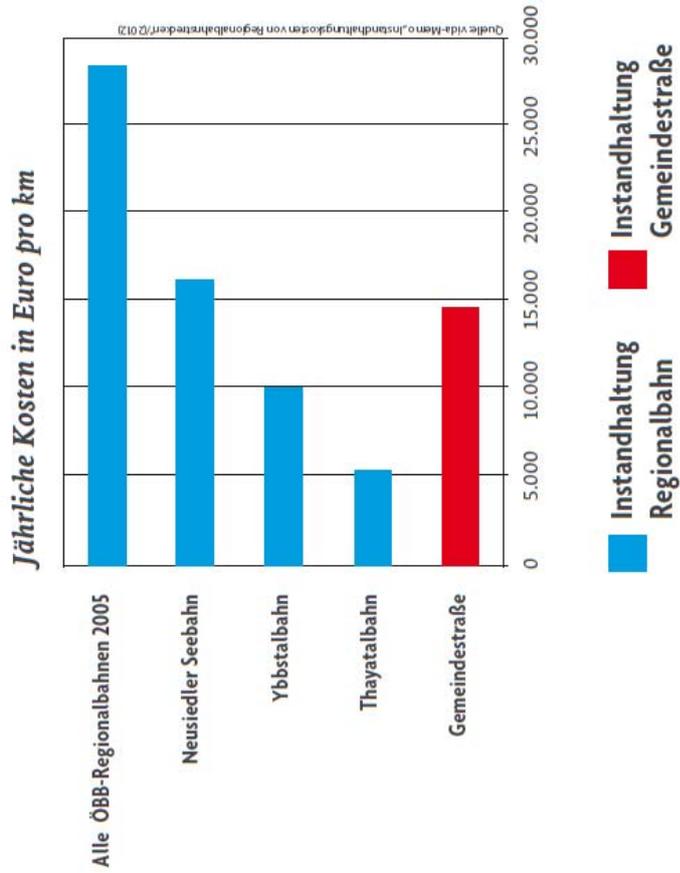
Ein wesentlicher Faktor für eine geringere Belastung mit Mobilitätsausgaben ist ein gut ausgebauten Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln.

Für die österreichischen Haushalte sind die Ausgaben für Verkehr und Mobilität der zweitgrößten Ausgabenposten. Dabei gibt es ein starkes Stadt-Land-Gefälle: In ländlichen Regionen (mit bis zu 10.000 Einwohnern) gibt ein durchschnittlicher Haushalt für sein(e) Kraftfahrzeug(e) monatlich etwa 482 Euro, für den Öffentlichen Verkehr nur 18 Euro aus, in Wien hingegen nur 279 Euro fürs Kfz und 65 Euro für den Öffentlichen Verkehr.

Quelle: AK-Studie „Verteilungspolitik – Wo bleibt die Verteilungsgerechtigkeit“, Band 1, 2012; Daten aus Statistik Austria, Hauptergebnisse der Konsumerhebung 2009/10



Regionalbahnen und Gemeindestraßen im Vergleich



Die jährlichen Kosten für die Instandhaltung von einem Kilometer einer Regionalbahn oder einer zweistreifigen Gemeindestraße liegen in derselben Größenordnung.

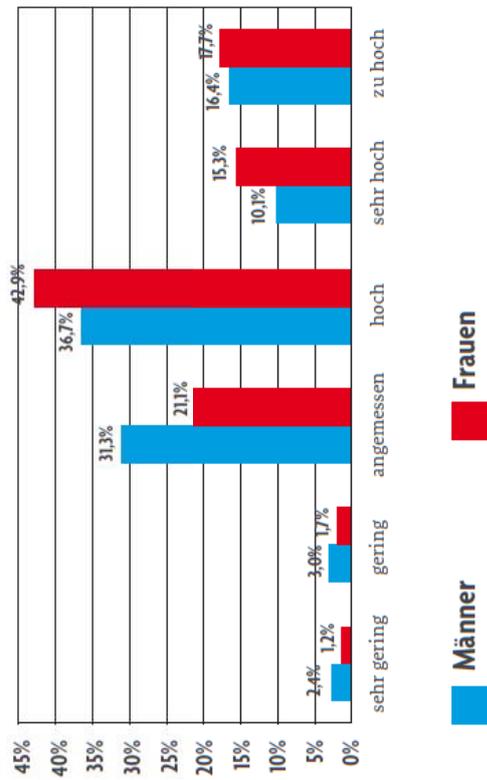
Wer käme auf die Idee, eine Gemeindestraße wegen hoher Kosten oder geringer Auslastung zuzusperren? Bisher niemand. Regionalbahnen ereilt dieses Schicksal immer wieder. Ein zweiter Blick auf die Zahlen zeigt – die Regionalbahn kann mithalten.



Öffentlicher Verkehr für Frauen



Einschätzung der persönlichen Arbeitswegkosten



Arbeitswegkosten belasten Frauen stärker.

Gerade Frauen mit niedrigen Einkommen haben häufig besonders hohe Arbeitswegkosten, weil sie wegen ihrer Arbeitszeiten (z. B. im Gesundheitswesen) kein öffentliches Verkehrsangebot haben.

Quelle: AK-Wien Studie „Arbeitsweg-Barrrieren in der Ostregion: geschlechtsspezifische und soziale Hindernisse“
Auswertung der Online-Umfrage „Pendlerin am Wort“ – Teil 2, Thomas Hader, Reihe Verkehr und Infrastruktur, Nr. 39



Gefahren für den Öffentlichen Verkehr



✓ Sparbudgets bringen unsichere Zukunft

Durch den Sparzwang werden Nahverkehrsbudgets zusammengestrichen. Die Verträge, die öffentlichen Verkehr sichern, laufen 2019 aus. Für Neuvergabe und Verbesserungen fehlen Bund, Ländern und Gemeinden die Mittel.

✓ Ganze Regionen verlieren den Anschluss

Innerhalb der letzten Jahre wurden auf 600 Kilometern Schienenstrecke der Personenverkehr eingestellt. Bis 2025 läuft die zweite Schließungswelle von 560 Kilometern Regionalbahnen. Ganze Regionen verlieren den Anschluss an das Schienennetz.

✓ Güterverkehr erhält weniger Ausgleichssubventionen

Die EU gefährdet mit ihren Beihilfenregeln Ausgleichssubventionen für den Regionalgüterverkehr. Bis zu ein Drittel des gesamten Bahngüterverkehrs ist von der Einstellung bedroht.

✓ Alle wollen und brauchen neue Züge, aber keiner will bezahlen

356 Regionalzüge der ÖBB sind am Ende ihrer Lebensdauer. Was kommt danach? Bund und Länder streiten: Alle wollen neue Züge, aber wer bezahlt?

✓ Liberalisierung des Ausschreibungswettbewerbes gefährdet den Nahverkehr

Viele Akteure liebäugeln damit, dass mit Ausschreibungswettbewerben alles billiger wird – ein Trugschluss. Wo diese Liberalisierung zur Anwendung kam, gab es durchwachsene Ergebnisse. Letztendlich sind die Löhne und Gehälter der Beschäftigten gesunken, ein Ausgleich zwischen gewinnbringenden und subventionsbedürftigen Strecken ist nicht mehr möglich.



Unsere Forderungen für den Öffentlichen Verkehr



✓ **Flächendeckende Versorgung mit öffentlichen Verkehrsdiensten**

- » leistungsfähig, hochwertig und sicher
- » faire Bedingungen für die Beschäftigten
- » Ausbau von Fahrgastrechten für den gesamten Öffentlichen Verkehr

✓ **Österreichweiter Taktverkehr nach Schweizer Vorbild**

- » optimale Abstimmung der verschiedenen Verkehrsmittel
- » Barrierefreiheit bei Zugang, Nutzung und Information

✓ **Änderung in Raumordnungsgesetzen und Bauordnungen**

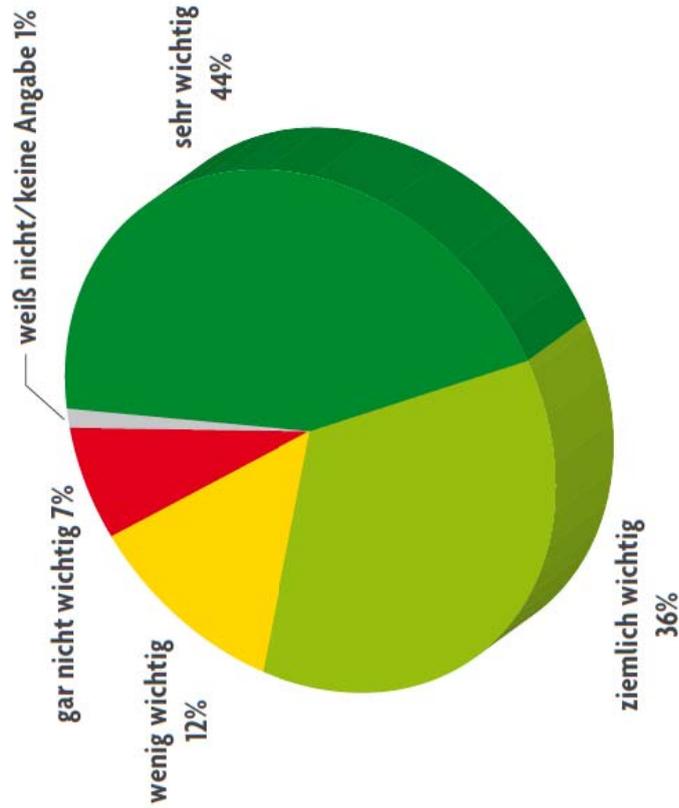
- » Baustrukturen müssen die Versorgung mit einem hochwertigen öffentlichen Verkehrsmittel sinnvoll ermöglichen
- » Entsprechende Anpassung der Betriebs- und Wohnbauförderungsprogramme
- » Bei gewerbebehördlichen Genehmigungsverfahren: Betriebe müssen klimaschonendes Mobilitätskonzept vorlegen

✓ **Bekanntnis der Politik zur Finanzierung öffentlicher Verkehrsmittel**

- » flächendeckende Erschließung durch die Bahn – Renaissance der Regionalbahn
- » gesetzliche Verankerung von Qualitäts- und Sozialstandards – kein Wettbewerb über Personalkosten und zulasten der Qualität
- » Mindeststandards für öffentliche Anbindung



Öffentlicher Verkehr soll in öffentlicher Hand bleiben



ÖsterreicherInnen wollen keine Privatisierung des Öffentlichen Verkehrs.

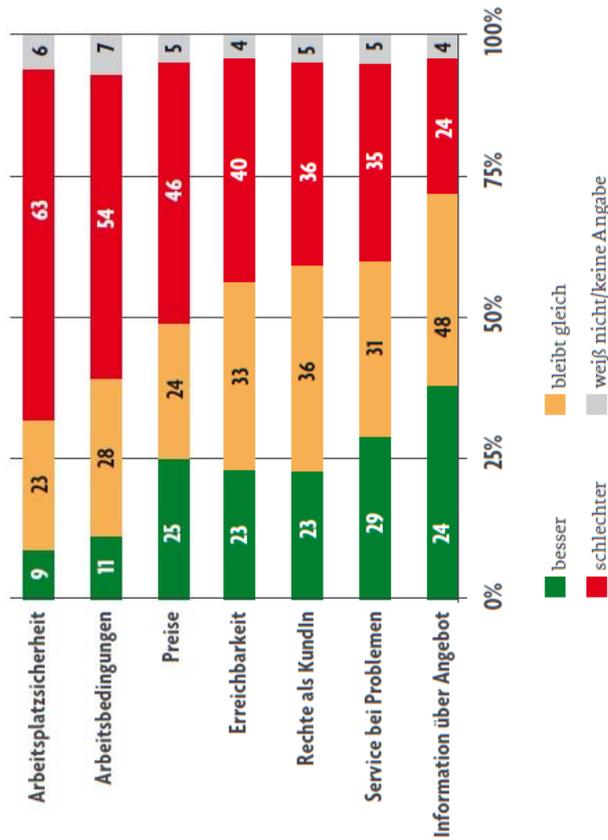
Für 80 Prozent der österreichischen Bevölkerung ist es „sehr wichtig“ oder „ziemlich wichtig“, dass der Öffentliche Verkehr in direkter Kontrolle bzw. direktem Eigentum von Bund, Ländern und Gemeinden bleibt.

Quelle: SONA-Umfrage zum Thema „Die Angebote der Daseinsvorsorge im Bewusstsein der österreichischen Bevölkerung“ im Auftrag der AK Wien, Jänner 2012





Die Privatisierung öffentlicher Dienstleistungen schadet uns allen



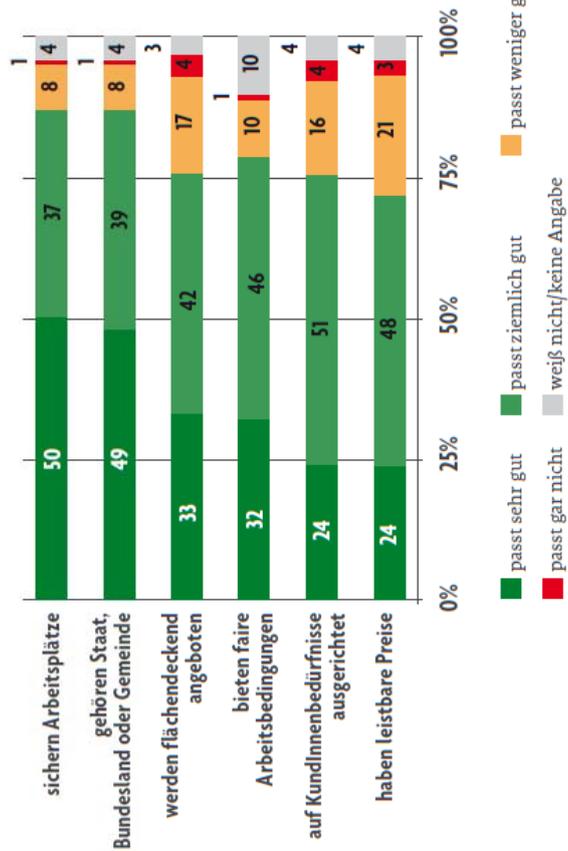
Privatisierungen wirken sich negativ auf Arbeitsplatzsicherheit und Arbeitsbedingungen aus.

Auch die KundInnen profitieren nicht: Die negativen Erwartungen bei Preisen, Erreichbarkeit, Kundenrechten und Service überwiegen die positiven deutlich.

Quelle: SORA-Umfrage zum Thema „Die Angebote der Daseinsvorsorge im Bewusstsein der österreichischen Bevölkerung“ im Auftrag der AK Wien, Jänner 2012.



Öffentlicher Verkehr und öffentliche Dienstleistungen sind unverzichtbar



Wie die ÖsterreicherInnen öffentliche Dienstleistungen sehen (Kriterien):

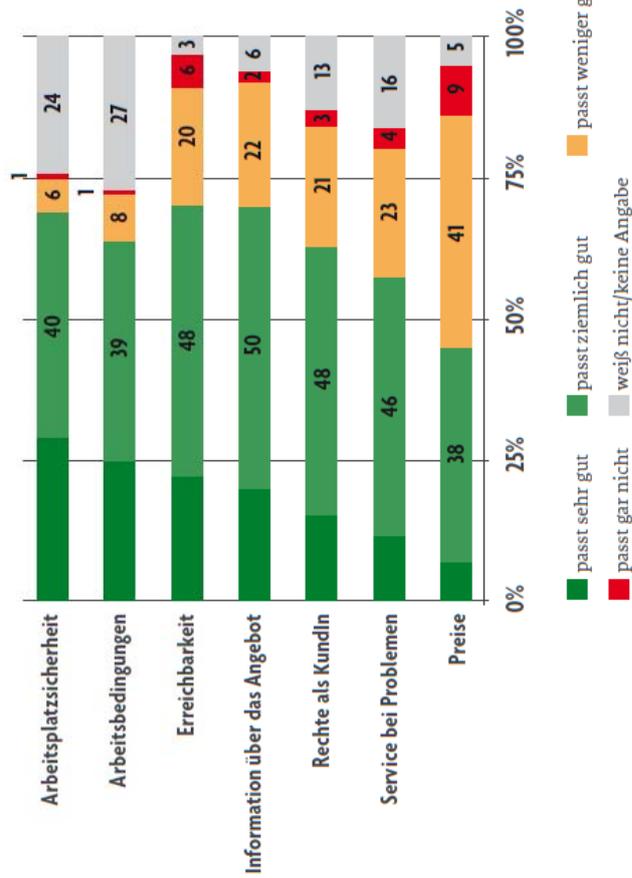
- ✓ sichern Arbeitsplätze
- ✓ in öffentlichem Eigentum
- ✓ werden überall angeboten
- ✓ faire Arbeitsbedingungen
- ✓ Orientierung an KundInnen
- ✓ leistbare Preise

Quelle: SCOR-Linifacade zum Thema „Die Angebote der Daseinsvorsorge im Bewusstsein der österreichischen Bevölkerung“ im Auftrag der AK Wien, Jänner 2012





Verbesserungsbedarf bei Qualität und Kundenservice der Bahn



Die ÖsterreicherInnen beurteilen die Qualität des Bahnangebotes überwiegend ziemlich gut und sehr gut.

Verbesserungsbedarf (außer beim Preis) sehen rund ein Viertel

- ✓ beim Service bei Problemen
- ✓ bei den KundInnenrechten
- ✓ mit der Information über das Angebot
- ✓ mit der Erreichbarkeit

Hohe Zufriedenheit (etwa zwei Drittel) bei

- ✓ Arbeitsplatzsicherheit
- ✓ Arbeitsbedingungen

Quelle: SORA-Umfrage zum Thema „Die Angebote der Ösereisvorsorge im Bewusstsein der österreichischen Bevölkerung“ im Auftrag der AK Wien, Jänner 2012

