

*“Viele Wege führen nach Rom, doch nur einer führt zu dir
du sagst ich kenn' ihn schon, bitte zeig ihn mir
was soll ich denn in Rom? Da bleib' ich lieber hier.”*

(Fettes Brot / "Rom")

telematikunterstützte verkehrsnetzwerke und eigentum in der kommunalen verkehrspolitik

über den zusammenhang von verkehrsplanung, telematik
und der eigentumsfrage im öffentlichen nahverkehr

Christian Forsterleitner

Mobilität ist zu einem Teil für unseren Wohlstand verantwortlich, verursacht aber auch gesellschaftliche Kosten für den Bau von Autobahnen, für neue Straßenbahnen etc. Will man in der Verkehrspolitik nach vorne schauen, muss man über diese Kosten diskutieren. Unterstützt man den Wunsch nach maximaler Individualität (also den Individualverkehr, kurz IV) durch niedrige Preise? Sollen gesellschaftliche Kosten wie Umweltzerstörung, Luftverschmutzung, Unfallkosten und Baukosten in die Berechnungen der Nutzungsgrade der Verkehrsmittel mit einfließen? Bezieht man all diese Kosten in die Kalkulation mit ein, wer soll sie dann tragen? Der einzelne Autofahrer?

In solchen Punkten berührt Verkehrspolitik "heilige Kühe". Sie werden im Folgenden nicht mehr diskutiert, weil sie zwar die übergeordnete Frage über allen regionalen verkehrspolitischen Problemen - nämlich die zu Grunde liegende Verkehrsphilosophie - berühren, aber einer nationalen (wenn nicht sogar transnationalen, d. h. europäischen Entscheidung bedürfen). Es geht hier um den Einsatz der nationalen Steuermittel und um Fragen der Besteuerung, es geht darum, wohin die "großen Brocken" fließen und wer sie bezahlen soll.

Die Situation der mangelnden Kostenwahrheit im IV ist zwar nicht auf regionaler Ebene änderbar, stellt aber eine entscheidende Rahmenbedingung für die regionale Verkehrspolitik dar, weil sie ja gerade dazu führt, dass der IV für den einzelnen scheinbar günstiger als der öffentliche Verkehr (ÖV) ist (bzw. nur um so viel teurer, als er auch subjektiv mehr Nutzen stiftet). Gerade aus diesem Grund ist es notwendig, Preise im ÖV zu stützen bzw. durch die umfassende integrative Planung des öffentlichen Nahverkehrs, wie im Folgenden dargestellt, höheren Nutzen zu stiften, der aber im Wesentlichen nicht durch Preise abgegolten werden kann. Dafür, dass der ÖV mehr Nutzen stiftet, als er das tun kann, wenn er "alleine gelassen" wird, muss die Politik sorgen. Der Individualverkehr soll aber keineswegs außen vor gelassen werden, sondern in dieses integrative Konzept mit einbezogen werden. Es fehlt zwar Kostenwahrheit im IV, die Kosten, die die Gesellschaft tragen muss, entstehen aber dennoch. Logische Konsequenz ist daher der Ansatz der Politik, diese Kosten zu minimieren. Im Folgenden wird eine Strategie vorgestellt, wie das gehen könnte.

überblick über die linzer verkehrssituation

Betrachtet man Verkehr und Verkehrspolitik in Linz, findet man eine ernste, aber nicht hoffnungslose Lage vor. Die Probleme lassen sich - ohne ins Detail zu gehen - auf einige Ursachen zurückführen:

Erstens hat Linz heute schon die Stellung eines transeuropäischen Knotenpunkts. Schon vor dem Beitritt unserer Nachbarländer zur europäischen Union hat durch verstärkte Integration dieser Staaten und zunehmendem wirtschaftlichem Austausch auch der Verkehr zugenommen. Das Wirtschaftswachstum dieser Länder und die zunehmende Motorisierung der Bevölkerung bringen auch mehr Verkehr.

Zweitens ist Linz Arbeitsplatzgeber für die ganze Region. In Linz arbeiten 190.000 Menschen - und damit mehr als in Linz wohnen (186.000 EinwohnerInnen)¹. Dieser positive wirtschaftliche Aspekt bringt gleichzeitig eine große Zahl an PendlerInnen nach Linz. Dazu kommt der österreichweit zu beobachtende Trend, dass Menschen aus dem Stadtzentrum in die Umlandgemeinden abwandern und sich vermehrt "Speckgürtel"

¹ Magistrat der Landeshauptstadt Linz (2004): Linz in Zahlen

am Rand der Städte bilden. Da die Umlandgemeinden aber in den meisten Fällen nicht über entsprechende Arbeitsplätze verfügen, befahren zusätzliche PendlerInnen das Straßennetz. Die, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln einpendeln, verursachen weniger Kopfzerbrechen, da die bestehenden Verbindungen meist nicht ausgelastet sind.

Drittens steigt generell das Verkehrsaufkommen durch eine Zunahme des Motorisierungsgrades, des Freizeitverkehrs und des individuellen Mobilitätsbedürfnisses. Linz bietet jede gesuchte Infrastruktur, und die Menschen kommen aus sozialen, medizinischen und vielen anderen Gründen nach Linz.

Das führt zu verschiedenen Problemen: Dem Parkplatzmangel in Zentrum und in einigen Wohngebieten, Staus an den Stadteinfahrten, zu Stadtteilen mit starkem Durchzugsverkehr und einer zu Stoßzeiten ausgelasteten innerstädtischen Nord-Süd-Route. Die Eckdaten zur Linzer Mobilität finden sich detailliert in der Publikation Linz in Zahlen und im Linzer Verkehrskonzept².

In Linz wird heute ein Konzept verfolgt, das die Ansätze von Verkehrssystem-Management (Optimierung des bestehenden Verkehrsflusses bzw. des Angebots) und des Mobilitätsmanagements (die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl) kombiniert. Für die zukünftige Verkehrspolitik ist es hilfreich, eine übergeordnete Strategie zu formulieren. Der im Folgenden beschriebene Strategieansatz lässt sich wie folgt zusammenfassen:

Für ein besseres regionales Zusammenspiel der verschiedenen Mobilitätsformen sollen intermodale Verkehrsknoten in der Stadt wie auch in der Peripherie gebildet werden. Das bedeutet, dass verschiedene Bereiche des ÖV und IV zu Stationen, Bahnhöfen, Knoten oder wie man diese auch immer benennen möchte, zusammengeführt und optimal miteinander verknüpft werden. Dabei unterstützen telematische Verkehrsinformationssysteme mit Informationen über Fahrpläne, Verkehrsprognosen, kürzeste Wegstrecken etc. Ein möglichst dichtes Netz von Verkehrsknoten, die eine effiziente und möglichst individuelle Kombination verschiedener Verkehrsträger ermöglichen, soll dadurch entstehen. Der Aufbau eines solchen Netzes soll von der öffentlichen Hand und von Betrieben im öffentlichen Eigentum übernommen werden.

² Magistrat der Landeshauptstadt Linz (2001): Verkehrskonzept

vernetzung von intermodalen verkehrsknoten

Die Gesamtheit an Möglichkeiten, die verschiedenen Mobilitätsformen zu nutzen, bildet schon heute ein dichtes Verkehrsnetz. Dieses Netzwerk bewusst zu gestalten und zu optimieren ist die Aufgabe der Verkehrspolitik. Dafür müssen Verkehrsknoten definiert, ausgebaut oder neu geschaffen werden. Bei diesen Knoten sollen durch effiziente Kombinationen verschiedener öffentlicher Verkehrsmittel und Einbindung des Individualverkehrs Synergien nutzbar werden. Solche Verkehrsknoten können sowohl in der Stadt als auch an den Stadtgrenzen errichtet werden. Sie verteilen nicht nur den Verkehr, sondern ermöglichen im Idealfall den Umstieg von ÖV auf IV und umgekehrt. Dafür müssen aber verschiedene Mobilitätsträger koordiniert und vernetzt werden.

Ein Beispiel für ein gelungenes Projekt in diesem Sinne ist der Neubau des Linzer Hauptbahnhofes. Hier wurde nicht einfach eine neue Bahnhofshalle aufgestellt, sondern sämtliche Verkehrsträger mit eingeplant. In der so genannten *Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof* (kurz: NVDS) wurde die Straßenbahn unterirdisch miteingebunden und gleichzeitig das Projekt der Straßenbahnunterflurlegung über mehrere Stationen im Zentrum (von vielen "Mini-U-Bahn" genannt) realisiert. Die Möglichkeit einer Einbindung einer zukünftigen Straßenbahnlinie, die von Westen über Leonding in die NVDS einmünden könnte, wurde gleich mitgeplant und kann jederzeit aktiviert werden. Ein städtebaulicher Planungs-Fauxpas wurde dadurch behoben, dass die LILLO, die Linzer Lokalbahn (ein wichtiger Zubringer für Pendler aus der ganzen Region), jetzt ebenfalls in die NVDS mündet. Bisher war der LILLO-Bahnhof wenige hundert Meter neben dem Hauptbahnhof situiert. Ein neues Busterminal, 1500 Fahrradstellplätze, witterungsgeschützte Taxistandplätze, und, um die Attraktivität und den Kundennutzen zu erhöhen, Geschäfte und Restaurants wurden auf mehreren Ebenen realisiert. Für den IV wurden ein Parkdeck mit 340 Parkplätzen, ein Kiss&Ride-Bereich ("Verabschiedungsspur" zum Ein- und Aussteigen) sowie Kurzparkzonen geschaffen. Das gleichzeitig errichtete Landesdienstleistungszentrum, Arbeitsplatz für fast 2000 Menschen, wurde ebenfalls mit eingebunden und bietet damit den Beschäftigten

einen direkten Zugang zur Drehscheibe und den verschiedenen Mobilitätsformen. Mehr als 290 Millionen Euro wurden in dieses intelligente Vernetzungsprojekt investiert³.

Zusammen mit weiteren Verkehrsknoten, über die ganze Stadt verteilt, entsteht ein dichtes Netz vieler kleiner Verbindungen. Auf diese Weise entstehen auch kürzere Wege für die BenutzerInnen. Es ist klar, dass es weder sinnvoll noch möglich ist, solche Großprojekte an mehreren Stellen der Stadt zu errichten. Bestehende Knotenpunkte, wie der Bahnhof Ebelsberg und der Mühlkreisbahnhof, sollten jedoch verstärkt zur vermehrten Integration verschiedener Verkehrsformen genutzt werden und durch leistungsstarke Angebote mit dem Hauptknoten verbunden werden. Ein Netzwerk - und damit ein attraktives Angebot für die Verkehrsteilnehmer - entsteht nur, wenn viele Knoten ein möglichst feinmaschiges Netz ergeben.

Als Negativbeispiel kann die Anbindung des *Mühlkreisbahnhofes* genannt werden. Damit der Bahnhof an das Straßenbahnnetz Anschluss hat, führt eine eigene Straßenbahnlinie (Linie 3) zum Bahnhof. Trotzdem bleibt diese Anbindung für die BenutzerInnen unattraktiv, weil man, um in den Norden oder Süden der Stadt zu gelangen, wieder auf die Hauptlinie der Straßenbahn umsteigen muss. Die generelle Verkehrsführung in den umliegenden Straßenzügen ist suboptimal (die angespannte Parkplatzsituation sowie die Einbahnführung führen zu chaotischen Szenen), der Bahnhof selbst wirkt lieblos und die verschiedenen Verkehrsformen scheinen eher zufällig als geplant nebeneinander zu existieren. Der Mühlkreisbahnhof könnte eine wichtige Rolle als einer der nördlich gelegenen Knoten spielen, erfüllt aber aus einer Netzwerkperspektive die Anforderungen nicht.

Neue Verkehrsknoten können vor allem bei der Planung von *freiwerdenden innerstädtischen Flächen* gleich mitgedacht werden. Die Umnutzung solcher ehemaliger Gewerbe- und Industriebetriebe bietet die Chance, Verkehr und Wohnbau gleichzeitig zu planen. Die neue Nutzung dieser Flächen ermöglicht städtebauliche Impulse, die den Wegzug in den "Speckgürtel" der Umlandgemeinden bremsen und zu steigenden Einwohnerzahlen führen werden. Linz ist als lebendiger urbaner Lebensraum dabei, wieder für mehr Menschen als Wohnort interessant zu werden. Das renovierte Bauernhaus in der ländlichen

³ Vgl. Naveg (2004)

Idylle mit den weiten Wegen zur Arbeit, bar jeder Infrastruktur, ist nicht mehr so attraktiv wie noch vor wenigen Jahren. Gerade jüngere Menschen suchen moderne Urbanität. Linz kann dieses attraktive Lebensumfeld bieten. Dazu gehört aber auch die Integration von Mobilitätsknoten. Verkehrs- und Wohnbaupolitik sind hier untrennbar verknüpft und müssen zeitgleich geplant werden.

Für den ebenso wichtigen Anschluss von neuen *Industrie- und Gewerbegebieten* gilt Ähnliches. So könnten beispielsweise bei der Erschließung der b-zone, einem neuen Industriepark auf freigemachten Flächen der voestalpine in bester infrastruktureller Lage, ein solcher Knoten mitgeplant werden. Denkbar wäre hier ein zukünftiger Knoten mit Bahn- und Busanschluss in Verbindung mit einem Parkdeck oder Ähnlichem, der die geplanten Betriebe und Einrichtungen erschließt.

Knoten könnten an der *Peripherie* durch den Ausbau von Zubringerbahnhöfen entstehen. So eignet sich z.B. der Bahnhof Pichling in unmittelbarer Nähe zur neu gebauten SolarCity (einem "auf der grünen Wiese" entstandenen modernen Wohngebiet mit 1500 Wohnungen im Süden der Stadt) für einen solchen Knoten. Parkflächen (Stichwort Park&Ride), geeignete Fahrradabstellflächen statt verwahrloster "Fahrradfriedhöfe" aus den frühen 70er Jahren, Einbindung von Bussen und Taxistandplätzen - ähnlich der NVDS, nur kleiner und auf die lokalen Bedürfnisse zugeschnitten - wären nötige Einrichtungen.

Im *Stadtzentrum* wird das Fahrrad eine größere Rolle spielen. Zwei Drittel der Autofahrten sind kürzer als fünf Kilometer, und im Ortsgebiet kann die Fahrzeit für diese Distanz von Tür zu Tür am schnellsten mit dem Fahrrad zurückgelegt werden⁴. Wenn Knoten geplant werden, sollten Anreize für FahrradfahrerInnen gesetzt werden: moderne Abstellplätze, Fahrradwege, Möglichkeit, das Fahrrad im ÖV mitzutransportieren.

Ein wichtiger Vorteil von Verkehrsknoten liegt im Schaffen von Wahlmöglichkeiten für die Menschen. Diese haben schon vielfach durch ihr Verhalten bewiesen, dass sie nur schwer "planbar" sind, sich also nicht so einfach ihre Form der Mobilität vorschreiben lassen. Nur ein attraktives Angebot, das Selbstorganisation zulässt und fördert statt vorschreibt, macht somit Sinn.

Besonders im Stadtzentrum können Verkehrsknoten verstärkt auf

⁴ VCÖ (1995)

Information und Koordination setzen. Einen ersten Schritt hat man in Linz durch die elektronische Fahrplananzeigen gesetzt, die an Haltestellen über die Wartezeit und Behinderungen informieren. In Zukunft kann über weitergehende Telematik (wie im Folgenden beschrieben wird) auch über alternative Routen, Anschlüsse etc. informiert werden und so ermöglichen, möglichst einfach, bequem und rasch zum Ziel oder dem nächsten Knoten zu gelangen:

information und innovation mit system

Ein wichtiger Aspekt wird zukünftig sein, wie konsequent Verkehrsleitsysteme vorangetrieben werden. Das aus den klassischen Verkehrsschildern bestehende System, das ein Parkleitsystem, ein Hotelleitsystem, ein Krankenhausleitsystem und ein Leitsystem für öffentliche Einrichtungen beinhaltet, bildet dabei eine wichtige Grundlage. In Zukunft wird es aber darum gehen, Verkehrsflüsse abhängig von der Verkehrslage zu lenken und Informationen über Veränderungen so rasch wie möglich an alle VerkehrsteilnehmerInnen weiter zu geben. Es ist besonders für Städte interessant, so schnell und so umfassend so viele Verkehrsteilnehmer so individuell wie möglich über Behinderungen zu informieren, Ausweichrouten bekannt zu geben, auf den nächstmöglichen Umstieg auf öffentliche Verkehrssysteme hinzuweisen, Fahrplanänderungen und Störungen bekannt zu geben etc.

"Verkehrstelematik" ist das Zauberwort, unter dem sich die intelligenten Verkehrsinformationssysteme (und Mautsysteme) zusammenfassen lassen. Denn der Ausbau der Verkehrswege wird irgendwann - vermutlich aber sehr bald - an seine Grenzen stoßen. Autobahnen können nicht endlos erweitert werden, Bus- und Bahnlinien nicht beliebig ausgebaut und verstärkt werden. Der verfügbare Raum ist endlich. Damit bleibt, sieht man den Wachstumsprognosen entgegen, nur die Möglichkeit durch intelligente Nutzungsmodelle und durch Verkehrstelematik Netzwerke bestmöglich zu nutzen. Die Anfangsphase der kombinierten Nutzung von Telekommunikation und Informatik ist noch stark auf das Auto konzentriert, doch Telematik ist mehr als eine simple

Navigationshilfe, die den Autoatlas ersetzt. "Sämtliche für den Verkehr relevanten Daten würden künftig gesammelt und von Service-Unternehmen aufbereitet. Auf speziellen Telematik-Endgeräten oder mit dem mobilen Infohandy, per Internet oder in den mit LCD-Bildschirmen ausgerüsteten Telefonzellen, überall könne der Verkehrsteilnehmer Reiseinformationen abfragen. Die Belegzahlen von Parkhäusern, die Ankunfts- und Abflugzeiten auf den Airports, Zugfahrpläne und Messe-Öffnungszeiten, Oktoberfest und Bundesliga-Spiel, Ferienbeginn und Jazzkonzerte, Baustellen und Straßenschäden: Tausende von Daten werden erfasst, gebündelt, mit Hilfe mathematischer Rechenmodelle und im Abgleich mit historischen Erfahrungen zu einer Verkehrsprognose aufbereitet, die schon Tage vorher abrufbar sein wird."⁵

Der Aufbau von Verkehrsinformationszentren (Mobilitätszentralen) in OÖ, der derzeit an 6 Standorten (Mobilitätskreise) durchgeführt wird, kann ein Startpunkt für solche Projekte sein, und so die Telematik zu einer echten Verbesserung der Verkehrssituation führen.

Darum braucht es auch ein klares Bekenntnis zu einer raschen Implementierung und Förderung solcher Systeme, im Bewusstsein, dass Investitionen nötig sein werden.

Im Idealfall hält so ein System europaweite Daten für die VerkehrsteilnehmerInnen bereit und erfüllt sowohl die Bedingung für individuelle Lösungen als auch für sinnvolle kollektive Planung. Die Entwicklungen in diesem Bereich werden von verschiedensten Stellen gleichzeitig vorangetrieben. Hier geht es darum, den Anschluss nicht zu verpassen und auch an Lösungen, spezifisch für die Linzer Verkehrssituation, zu denken.

Darüber hinaus gibt es zahlreiche innovative Ideen, wie Mobilität durch Kombination von Verkehrsmitteln optimiert werden kann. Als Schlagworte seien hier nur CashCar (Autobesitzer verdienen Geld dadurch, dass andere ihr Fahrzeug nutzen, wenn sie auf Reisen sind, oder ihr Fahrzeug nicht brauchen), CombiCar (Frau Maier fährt mit dem Zug zur Arbeit und nimmt dann den Wagen von Kollegen Mayr, der ihn nur für den Weg zur Arbeit braucht), Callbikes (z. B. per Telefon erhält der registrierte Kunde einen Code für das Fahrradschloss und kann damit gratis Fahrräder ausleihen und an jeder größeren Kreuzung wieder

⁵ Wirtschafts- und sozialpolitisches Forschungs- und Beratungszentrum der Friedrich Ebert-Stiftung (2002)

zurückgeben), CarSharing (Autos werden gemeinsam genutzt und ev. mittels Bordcomputer und Chipkarte genau abgerechnet) genannt⁶.

Vorreiter ist Linz im Bereich der AST (Anruf-Sammel-Taxis). Sie stehen als "halb-öffentliches" Verkehrsmittel ausserhalb der regulären Fahrpläne zur Verfügung. Eine mögliche Weiterentwicklung wären AST-Linientaxis, die in schlechter erschlossenen Gebieten wiederum die Anzahl individueller Mobilitätsmöglichkeiten erhöhen.

Für die individuelle Nutzung von ÖV gilt: solange der Organisationsaufwand zu groß ist, bleibt eine intermodale Nutzung unattraktiv. Gerade im städtischen Bereich kann dieser Organisationsaufwand (lange Wege von und zum ÖV, Fahrpläne und Information, Routenplanung, Zeitaufwand) gering gehalten werden.

Wenn durch das Verkehrsnetzwerk ein für die BenutzerInnen transparentes Angebot vorliegt, das noch dazu jederzeit abgefragt werden kann, übersteigt der individuelle Nutzen die Kosten. Wenn dann auch noch der öffentliche Verkehr günstiger ist, werden Anreize zum Umstieg geschaffen. Aus gesellschaftlicher Sicht sind solche Anreize notwendig, weil der ÖV volkswirtschaftlich mehr Nutzen stiftet und die Umwelt deutlich weniger belastet. Es besteht die Notwendigkeit, den individuellen Nutzen zu erhöhen. Das funktioniert aber nicht dadurch, dass man das Auto möglichst unattraktiv macht (der Ansatz vieler Grüner), sondern dadurch, dass man den ÖV attraktiver gestaltet, was (wie oben beschrieben) gerade im städtischen Bereich möglich ist.

Heute werden Wege lieber mit Auto zurückgelegt, auch wenn bei Kalkulation aller für den Benutzer entstehenden Kosten (Anschaffung/Abnutzung, Wartung, Versicherung, Reparatur, Treibstoff) bereits heute in sehr vielen Fällen ein Ticket für den öffentlichen Verkehr günstiger käme. Das gilt im besonderen für die Stadt: Stop&Go-Verkehr führt zu höherem Treibstoffverbrauch und größerer Abnutzung, die Unfallhäufigkeit ist besonders zur "Rush Hour" höher, der Zeitaufwand oft deutlich höher als beim ÖV.

⁶ VCÖ-Magazin 03/2004

öffentlicher verkehr: privat ist schlechter als staat

Gefragt ist ein intelligenter Mix aus ÖV und IV mit dem gezielten Aufbau von Netzwerken. Diese Leistung kann aber nur durch die Kombination und Zusammenarbeit von Verkehrsträgern erbracht werden, die nicht Gewinnmaximierung als oberstes Ziel verfolgen, d. h. im öffentlichen Eigentum stehen. In Linz wurde beispielsweise die Nahverkehrsdrehscheibe von einer Gesellschaft errichtet, die je zur Hälfte der Stadt Linz und dem Land OÖ gehört und die Linz AG, die ÖBB, die LILLO-Betreibergesellschaft, Post- und Bahnbus etc. in die Planung miteinbezogen hat. Es darf stark bezweifelt werden, ob die Realisierung dieses Verkehrsknotens möglich gewesen wäre, wären alle diese Unternehmen privatisiert, wie es von neoliberaler Seite immer wieder gefordert wird. Die neoliberale Vorstellung von Verkehrspolitik ist die der vollkommenen Privatisierung und Liberalisierung. Verkauft wird diese Idee unter dem Mäntelchen des Spargedankens. Das zentrale Argument hinter solchen Überlegungen ist aber die aus konservativer Sicht uneingeschränkte Überlegenheit des Marktes. Unter dem Motto "Mehr Privat, weniger Staat" sollen private, gewinnorientierte Unternehmen die Aufgaben bisher im öffentlichen Eigentum stehender Unternehmen übernehmen. Dass es aber gerade im Bereich der kommunalen Dienstleistungen wie bei Abwasser und Kanal, Energieversorgung und nicht zuletzt im Bereich des öffentlichen Verkehrs zu Marktversagen kommt, wird vollkommen ausgeblendet. Anders formuliert: Warum sollte ein privates Unternehmen eine Buslinie betreiben, die unrentabel ist? Warum sollte ein privates Unternehmen Gewinne vollständig reinvestieren, wie es öffentliche tun? Warum sollte es sich bei Ausschreibungen nicht nur für die lukrativen Strecken interessieren? Und warum sollte sich ein privater Anbieter gezielt für Kooperation und Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel engagieren, andere mitdenken lassen und einem Gesamtkonzept folgen, wenn nicht lukrative Erträge winken (und das tun sie im öffentlichen Verkehrssystem kaum)? Das Ziel privater Anbieter ist immer Gewinnmaximierung. Wäre es das nicht, wären sie schlechte Unternehmer im klassischen ökonomischen Sinn. Sich in der Abwicklung des öffentlichen Nahverkehrs vollständig auf Private zu verlassen, hat einen besonders gravierenden Nachteil. Es wird

wertvoller Entscheidungsspielraum aus der Hand gegeben. Um beim Beispiel Linz zu bleiben: Wenn der Alleineigentümer der LinzLinien - und das ist die Stadt Linz - der Meinung ist, dass eine Buslinie in einer bestimmten Frequenz notwendig ist, um einen Stadtteil an das öffentliche Verkehrssystem anzubinden, wird es diese Linie auch geben. Und das auch dann, wenn ein privater Anbieter schon längst Linien gestrichen hätte, um die Bilanz zu optimieren. Denn für den öffentlichen Eigentümer ist klar, dass der Verkauf der Fahrscheine allein nicht ausreicht, um die laufenden Kosten zu tragen. Natürlich gäbe es dafür eine Lösung, die ebenfalls aber eine gesellschaftliche Tragweite hat und damit politisch zu entscheiden ist. Es könnten die Tarife erhöht werden. Das würde zum einen dazu führen, dass genau wieder der Teil der Bevölkerung das Nachsehen hat, der nicht auf das Auto ausweichen kann. Zum anderen würde es einen weiteren Teil davon abhalten, den ÖV zu benutzen. In einer Abwärtsspirale würde das wieder dazu führen, dass weniger Geld in den ÖV investiert wird (warum investieren, wenn das Angebot so schon nicht genutzt wird) usw.

auslastung und grenzkosten

Grenzkosten spielen eine wichtige Rolle im ÖV. Gesellschaftlich sinnvoll wäre es, für eine möglichst gute Auslastung zu sorgen. Ist ein Bus erst einmal angeschafft und die Linie eingerichtet, spielt es keine Rolle (aus Grenzkostensicht), ob eine oder hundert Personen mitfahren. Das private Unternehmen, das über eine Ausschreibung den Zuschlag erhalten hat, wird diesen Auftrag aber nicht zur gesellschaftlichen Zufriedenheit, sondern zum eigenen Vorteil gestalten. Überlässt man ihnen mit der Linie die Preisbildung, werden die Preise über dem aus sozialer Sicht gewünschten Niveau liegen. "Hinzu kommt, dass sich Märkte nur für solche Elemente der Verkehrsinfrastruktur instrumentalisieren lassen, deren Kosten die Summe der Zahlungsbereitschaften potentieller Nutzer nicht übersteigen."⁷ Darüber hinaus ist mit einer mangelnden Investitionsbereitschaft zu rechnen. Für unattraktive Linien werden sich private Anbieter gar nicht bewerben, außer ihnen wird entweder durch Subvention Verlust abgegolten und ein Gewinnaufschlag gewährt, oder

⁷ Prätorius und Wichert (2004)

bei Abgabe im Paket mit gewinnbringenden Linien der Gewinn vollständig überlassen. Für öffentliche Anbieter bieten die gewinnbringenden Linien die Möglichkeit, Verluste auszugleichen. Wenn man diese gewinnbringenden Linien genau betrachtet, stellt man zusätzlich fest, dass viele davon nur dadurch rentabel sind, weil es unrentable Zubringer gibt.

warum öffentliche monopole privaten vorzuziehen sind

Die Debatte um Privatisierung im öffentlichen Verkehr lässt den Eindruck entstehen, dass nach erfolgter Privatisierung vor allem durch Konkurrenzkampf verschiedener Anbieter alles billiger und besser wird. Das ist eine gefährliche Irreführung. Der öffentliche Nahverkehr wird ein Monopol bleiben, weil mehrere Anbieter nie gleichzeitig am Markt bestehen könnten. Auch die "liberalisierte Variante" der Ausschreibung endet letztlich im (privaten) Monopol.

Ein öffentliches Monopol ist aber einem privaten immer aus gesellschaftlichen Gründen vorzuziehen, weil Private sich nicht für ihre Taten rechtfertigen müssen und nicht oder kaum gesellschaftlichen Werten verpflichtet sind. Die Politik kann für ihre Fähigkeit oder Unfähigkeit im regelmäßigen Abstand bei Wahlen zur Rechenschaft gezogen werden, Private nicht. Auch die angebliche ökonomische Überlegenheit einer Privatisierung, also der Einführung eines privaten Monopols, ist in Frage zu stellen. Ein Privater ist vielleicht unter Wettbewerbsbedingungen besser, aber nie aus "Menschenfreundlichkeit". Auch neoliberale Ökonomen haben keine Argumente, warum in einer Monopolsituation ein privates Unternehmen überlegen sein sollte. Dafür gibt es zahlreiche Gründe, warum ein privates Monopol Nachteile bringt (siehe oben).

Beispielhaft für die Auswirkungen solcher Politik sei die vollständige Deregulierung des Busverkehrs 1986 im Großraum London genannt. Bis 1992 ist die Zahl der Fahrgäste um 22 % zurückgegangen, die realen Fahrpreise bis 1996 um 25 % gestiegen⁸. Das Ziel einer öffentlichen Verkehrspolitik besteht aber in der Verbesserung der Gesamtsituation, in der Vernetzung, in einer Verkehrspolitik im Sinne der Menschen. Weiterführende Infos über die Auswirkungen von Privatisierung und Liberalisierung finden sich in diesem Buch im Artikel "formale privatisie-

⁸ ÖGPP (2002)

zung als mittelweg zwischen privat- und gemeinwirtschaft" von Markus Eidenberger.

fazit

Wenn man erkennt, dass der Einsatz telematischer Verkehrssysteme in einer kürzeren Zeitspanne bevorstehen kann, als viele glauben würden, und die Erkenntnisse aus der Netzwerktheorie und der Selbstorganisation⁹ ernst nimmt, ergibt sich eine interessante Perspektive für die Zukunft der Verkehrspolitik. Der Aufbau eines wie oben beschriebenen intermodalen Mobilitätsnetzwerkes in der Stadt ist dann möglich, wenn langfristig geplant wird, technische Entwicklungen genutzt und die öffentliche Hand die Verkehrspolitik nicht ihrem Schicksal überlässt (also privatisiert). Öffentliche Planungshoheit mit Übersicht über die Gesamtsituation und das Bekenntnis, den ÖV nicht in die Bedeutungslosigkeit abgleiten zu lassen, sondern ihn zu fördern, bilden die Grundpfeiler der skizzierten Strategie. Darauf aufbauend folgt die schwierige Aufgabe des Auf- und Ausbaus eines urbanen Netzwerkes, das diesen Namen auch verdient. Die Komplexität entsteht vor allem dadurch, dass viele Verkehrsträger in die Planung einbezogen werden müssen und deren Ineinanderwirken koordiniert werden muss. Die gute Nachricht ist, dass viele notwendigen Bestandteile (oft unbemerkt und ohne Auswirkung) schon angedacht oder realisiert werden. Es fehlt allerdings einzelnen Akteuren eine innovative Gesamtsicht, ohne die so ein Netzwerk nicht zu realisieren sein wird.

⁹ Vgl. Probst (1987 u. von Foerster (1993)

links zum thema

www.fes.at

Friedrich-Ebert-Stiftung mit zahlreichen Texten unter anderem zum Thema Verkehr

www.vcoe.at

Verkehrsclub Österreich - Information und Diskussion zum Thema Verkehr in Österreich

www.naveg.at

Nahverkehrserrichtungsgesellschaft von Land OÖ und Stadt Linz zur gemeinsamen Realisierung von Verkehrsprojekten

literatur

Bundesministerium für Verkehr (2002): "Verkehr in Zahlen - Österreich, Ausgabe 2002"

Magistrat der Landeshauptstadt Linz (2001): Verkehrskonzept www.linz.at/verkehrskonzept

*Magistrat der Landeshauptstadt Linz (2004): Linz in Zahlen www.linz.at
Magistrat der Landeshauptstadt Linz (2004): Linz 21, SPG 6 "Wohnen, Verkehr, Raumplanung und -entwicklung"*

*Naveg (2004): <http://www.drehscheibe-linz.at>, <http://www.naveg.at>
ÖGPP Österreichische Gesellschaft für Politikberatung und Politikentwicklung (2002): Privatisierung und Liberalisierung öffentlicher Dienstleistungen in der EU, Wien, Teil 1: Eisenbahnen und ÖPNV, S. 16.*

Prätorius, Gerhard & Wichert, Christian (2004): Die Ergänzung der Haushalts- durch Nutzerfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen

Probst, G. (1987): Selbstorganisation; Berlin-Hamburg: Parey;

Wirtschafts- und sozialpolitisches Forschungs- und Beratungszentrum der Friedrich Ebert-Stiftung (2002): "Deutschland mobil" - Probleme, Debatten, Lösungen, Seite 26 <http://www.fes.de/>

VCÖ Verkehrsclub Österreich, Straßen zum Radfahren, Wissenschaft & Verkehr, 2/1995, Wien 1995

*VCÖ (2004): *Kombinieren*: Für jeden Weg das beste Verkehrsmittel, VCÖ-Magazin 03/2004*

von Foerster, H. (1993): Prinzipien der Selbstorganisation im sozialen und betriebswirtschaftlichen Bereich; in: ders., Wissen und Gewissen, Frankfurt a.M.: Suhrkamp

diskurs: verkehr in linz

über "telematikunterstützte verkehrsnetzwerke und eigentum in der kommunalen verkehrspolitik" diskutieren
jakob kapeller und vera lischka mit dem autor christian forsterleitner

Jakob Kapeller: Was mich beschäftigt hat, vielleicht auch, weil ich nicht in Linz wohne und vor allem zur Linzer Universität pendle, wo ist der zentrale Punkt, der rote Faden in deinem Beitrag?

Christian Forsterleitner: Ausgangspunkt ist die Analyse, dass das Verkehrssystem ein Netzwerk ist, das aber noch nicht optimal ausgebaut ist. Es fehlen an manchen Punkten (Verkehrs-)Knoten, das Netzwerk muss besser ausgebaut, Knoten ergänzt und die Funktionsweisen mit Telematik verbessert werden. Verbindendes Element von Telematik und Verkehrsnetzwerkplanung ist das öffentliche Eigentum, das diesen umfassenden und integrativen Ansatz von Verkehrspolitik erst möglich macht.

Vera Lischka: Ich frage mich dabei, wie das mit der Telematik konkret funktionieren soll? Mit dem Laptop in die Telefonzelle klingt nicht sehr realistisch. Außerdem erhöht der verstärkte Einsatz von Telematik zwar Transparenz und Attraktivität, löst aber das Verkehrsproblem nicht.

CF: Das primitivste System von Verkehrslenkung ist ein Park- und Hotelleitsystem, wie es inzwischen auch in Linz existiert. Das ist natürlich noch keine Telematik. Der nächste Schritt wurde in Linz mit der Anzeige der Wartezeit bei den Linzlinien getan. Noch ein Schritt weiter könnte so aussehen: Immer mehr Menschen haben Internet, alle verwenden Handies. Jemand ist am Weg in die Stadt und erhält die Information, dass es heute auf Grund der Verkehrsverhältnisse besser wäre, das Auto in Ebelsberg am Park&Ride-Parkplatz stehen zu lassen und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln weiterzufahren. Es kann aber auch sein, dass die Meldung lautet "Alles ist frei, Auto ist am besten".

Die Verknüpfung von Erfahrungswissen und aktuellen Informationen mit individuellen Mobilitätsdaten, wie Standort und zur Verfügung stehende Verkehrsmittel, ist die Neuerung. Somit werden den Menschen Alternativen geschaffen und gleichzeitig das öffentliche Verkehrsnetz attraktiver gemacht.

JK: Wahrscheinlich sind sehr viele mediale Kanäle notwendig, um die Information wirklich anzubringen, Internet, Terminals etc. Gibt es da konkrete Vorstellungen wie das flächendeckend institutionalisiert werden kann?

CF: Grundlegend ist meiner Meinung nach die Verbindung zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr. Derzeit stehen schon relativ viele Informationen (GPS) für den Individualverkehr auch mobil zur Verfügung. Aber die Verbindung mit den Daten über den öffentlichen Verkehr steckt noch in den Kinderschuhen. Und das Internet darf nicht unterschätzt werden: Schon heute ist es viel einfacher und bequemer, seine Bahnreise online zu planen und gleich auch zu bezahlen, als mühsam bei der Telefonauskunft anzurufen und sich dann erst wieder am Schalter oder Automaten anstellen zu müssen.

VL: Stichwort Park&Ride. Wie ist das bei der Nahverkehrsdrehscheibe Hauptbahnhof möglich, im neuen Landesdienstleistungszentrum arbeiten über 2000 Menschen, 350 Park&Ride-Parkplätze sind dann wohl nicht ausreichend.

CF: Also einerseits gibt es für die Bediensteten des Landesdienstleistungszentrums noch einmal separate Stellplätze. Und außerdem wird es ja gerade für diese Menschen besonders attraktiv, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren.

JK: Und manchmal ist auch keinen Parkplatz zu finden ein Anreiz, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen.

CF: Da gefallen mir Anreize, wie die sinnvolle und praktische Verbindung zahlreicher Verkehrsmittel in mehreren Verkehrsknotenpunkten, wie eben

der Nahverkehrsdrehscheibe, schon besser. Ganz allgemein ist es aber wichtig, beim Wohnbau die Verkehrsinfrastruktur mitzudenken. Pichling ist hierfür ein gutes Beispiel. Die Straßenbahn ist für den Weg ins Zentrum zu weit, der Bahnhof Pichling ist dafür sehr nahe, und eine Schnellbahnverbindung zum Hauptbahnhof ist von dort einfach möglich.

JK: Die Geschwindigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel kann nämlich schon ein starker Grund für die Verwendung des Autos sein: Die Fahrt von Steyr bis zur Linzer Universität dauert mit dem Auto solange wie die Fahrt mit der Straßenbahn vom Bahnhof Linz zur Endhaltestelle Universität. Das ist einfach zu lange. In Urfahr bzw. in Universitätsnähe wäre jedenfalls ein idealer Punkt für einen weiteren Verkehrsknotenpunkt.

VL: Wäre es machbar, einen Anreiz für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu schaffen, indem der öffentliche Verkehr über eine einheitliche Abgabe finanziert wird und dafür die Benützung völlig frei wäre.

CF: Die Idee ist spannend, meines Wissens hat sich die Umsetzung derartiger Vorhaben auf kommunaler Ebene mittels Insellösungen aber alles andere als einfach dargestellt. Aber einen ernsthaften Gedanken wäre dieser Vorschlag sicher wert.

JK: Sozial gerecht wäre es auch, denn je höher die Nutzung des Individualverkehrs desto größer ist regelmäßig der Wohlstand. Die Gratis-Nutzung des öffentlichen Verkehrs wäre somit auch ein solidarisches Modell.

VL: Wobei der ÖV ja nicht wirklich teuer ist.

JK: Siehst du eigentlich ein größeres Potential für das Fahrrad in Linz?

CF: Ja, ich glaube schon. Bemühungen, FahrradfahrerInnen mitzudenken und gleich von Anfang an mitzuplanen sind richtig und sollten nicht belächelt werden. Mit einem besseren Fahrradnetz wird das Fahrrad als

Fortbewegungsmittel auch gleich besser angenommen. Besonders im Zentrum ist das interessant. Und abseits vom Umweltaspekt wäre es auch vielleicht ökonomisch gut, die Menschen vom Donauradweg mit einer guten Fahrradinfrastruktur in die Innenstadt zu locken.

JK: Der spannendste Gedanke des Beitrags ist aber für mich, dass das öffentliche Gut effizienter als das private ist und eine ganzheitliche Nutzenorientierung in manchen Bereichen besser ist als die reine Profitorientierung. Und was du hier für den öffentlichen Verkehr argumentiert hast, ist auch auf manch andere Bereiche übertragbar. Stichwort: Infrastrukturelle Grundsicherung.

CF: Der Verkehr ist hier klarerweise exemplarisch. Ich wehre mich dagegen, dass der Staat unbedingt schlechter als ein Privater wirtschaftet. Dem neoliberalen Mainstream hier entgegenzutreten ist sicher im Bereich des Nahverkehrs notwendig und einsichtig.

JK: Im öffentlichen Verkehr sind die Fixkostenanteile so hoch, da kann bei einer Privatisierung sehr schnell sehr viel kaputt gehen. Das ist also nicht nur ein gutes Beispiel um die Vorteile von öffentlichem Eigentum in vielen Bereichen zu illustrieren, sondern auch ein Bereich, wo das öffentliche Eigentum nicht aufgegeben werden darf.

VL: Was die Verkehrsplanung betrifft, ist vielleicht auch Wien ein gutes Beispiel: Die meisten Wien-BesucherInnen parken sofort am Stadtrand und fahren dann weiter mit der U-Bahn. Auch in Linz sollte ein Park&Ride-System an den Bahnhöfen angestrebt werden.

JK: In Zukunft schaffen wir es vielleicht von einem Parkleitsystem zu einem Verkehrsknotenleitsystem. Von Knoten zu Knoten statt von Parkplatz zu Parkplatz.

