



Der Schweizer Verkehrsexperte Horst Schaffer sagt, die öffentliche Hand solle in die Infrastruktur für Bus und Bahn investieren. „Der laufende Betrieb muss annähernd kostendeckend geführt werden.“

Bilder: SN/KOLARIK, APA

Die „Öffis“ verkaufen sich zu billig

Der öffentliche Verkehr müsse sich dem harten Qualitätswettbewerb mit dem Auto stellen – und könnte dann auch ein wenig teurer sein.

Horst Schaffer hat in Zürich die Verkehrsbetriebe ausgebaut und ist seit dem Jahr 2000 selbstständiger Berater für den öffentlichen Verkehr. Die SN sprachen mit dem Schweizer Fachmann über die ständigen Budgetlücken bei Bus und Bahn – und wie sie zu stopfen wären:

SN: Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist für jeden Politiker ein Horror-Thema. Warum ist das so?

Schaffer: Die Finanzierung ist ein komplexes Gebilde von Subventionen, das keiner mehr durchschaut. Niemand weiß, wer wo was ausrichtet mit seinem Geld. Zudem werden die öffentlichen Mittel knapper. Diese Giftmischung ist gefährlich, weil der Eindruck entsteht, man könne das alles politisch nicht mehr steuern.

SN: Aber es müsste doch klar sein, dass man Finanzströme klären muss.

Schaffer: Ja, aber nur in der Schweiz ist einigermaßen klar, was die Kommunen zahlen und was sie dafür an Bus und Bahn bekommen.

SN: Durch die Privatisierung der ÖBB und der Post scheint Österreich der Kostenwahrheit näher gekommen zu sein.

Schaffer: Sagen wir: Dem Kostenbewusstsein. Denn ein System, in dem es keine Konkurrenz gibt, ist von Natur aus ein wenig träge. Schwierig ist es jetzt, mit den extrem knappen Mitteln umzugehen. Da ist die Privatisierung überhaupt kein Allheilmittel.

SN: In Österreich zahlen der Bund, die Länder, die Gemeinden und Private. Das ist verwirrend. Auf welcher Ebene sollte die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs angesetzt sein?

Schaffer: Wer zahlt, ist nicht entscheidend. Wesentlich ist die Transparenz und die Einsicht, dass der öffentliche Verkehr nicht eine lästige Nebenerscheinung ist, die die öffentliche Hand auch noch irgendwie finanzieren muss. Der öffentliche Verkehr ist eine Basis für wirtschaftliche Prosperität und Lebensqualität.

Ich könnte mir vorstellen, dass der Bund sich auf die große Infrastruktur beschränkt, etwa Investitionen in die Bahn. Undurchschaubar wird es immer dort, wo die öffentli-

che Hand einen laufenden Betriebsabgang ersetzt. Die öffentlichen Verkehrsträger müssen so weit kommen, dass sie ihren Betrieb selbst finanzieren können.

SN: Investitionen können sich nicht rechnen, aber der Betrieb muss sich rechnen?

Schaffer: Ja, das ist bei Strom oder Wasser nicht anders.

SN: Da denke ich als Busbenützer an die nächste Preiserhöhung bei den Fahrscheinen.

Schaffer: Ich meine, dass sich der öffentliche Verkehr im Vergleich mit dem Auto zu billig verkauft. Klar ist, dass ich Sozialtarife stützen muss, für Schüler oder Pensionisten. Aber das darf nicht den Verkehrsunternehmen angelastet werden, sondern das ist eine öffentliche Aufgabe.

SN: Trotzdem: Wenn Sie sagen, der öffentliche Verkehr verkaufe sich zu billig, dann ist das die gefährliche Drohung an die Benützer, es muss teurer werden.

Schaffer: Was in Salzburg eine Jahreskarte für den Stadtbus kostet, ist doch lächerlich im Vergleich mit dem Auto. Ich habe mir jetzt, das gebe ich ehrlich zu, ein Auto gekauft und mir ausgerechnet, was das kostet. Für das Geld pro Jahr könnte ich für mich und meine Frau eine Jahreskarte kaufen, mit der ich in der ganzen Schweiz fahren kann.

SN: Was müsste der öffentliche Verkehr bieten, damit der Kunde höhere Preise schluckt?

Schaffer: Ein Halb-Stunden-Takt der Straßenbahn am Samstag ist kein Angebot. Da zahle ich auch nichts dafür. Aber wenn die Frequenz stimmt und die Anschlüsse passen, sieht auch jeder ein, dass das etwas kostet.

15 Prozent teurer ist nicht illusorisch

Aber man soll nicht schwarzweiß malen. Mit einer Tarifierhöhung um 15 Prozent könnten wir einen Deckungsgrad von 85 bis 90 Prozent erreichen. Das ist nicht so wahnhaft utopisch. Das Problem ist nicht der Preis, sondern das Gefühl der Wertigkeit.

SN: Viele haben das Gefühl, dass sie für den Fahrpreis nicht die Gegenleistung bekommen, die sie erwarten dürfen.

Schaffer: Ich war kürzlich in St. Gilgen, da gibt es einen Busbahnhof. Der war vor Jahrzehnten ein Vorzeigebau. Jetzt ist er eine Ruine, wo Sie kaum einen Fahrplan finden. Da zahle ich auch nicht gern, wenn ich noch dazu im Regen warten muss. Keine Firma würde sich erlauben, ihre Produkte so zu präsentieren.

SN: Gibt es irgendwo in Europa eine Finanzierung, von der Sie sagen, sie funktioniert?

Schaffer: Im Kanton Zürich haben sich 173 Gemeinden durch Volksabstimmung zusammengetan. Die Finanzierung erfolgt nach Anzahl der Fahrten pro Haltestelle, wobei gewichtet wird zwischen S-Bahn, Stadtbahn und Autobus. Das sind 50 Prozent des Kostenschlüssels. Der Rest ist Steuerkraft.

Dadurch überlegt sich jede Gemeinde genau, was sie haben will, und sie kann sich exakt ausrechnen, was sie dafür bezahlen muss. Zudem wird das ganze als Netz mit gleichen Standards aufgebaut. Alle zwei Jahre wird über den Gesamtrahmen befunden und politisch langfristig entschieden, wohin es geht.

SN: Was läuft in Österreich, in Salzburg unround?

Schaffer: Wenn man eine Alternative zum ausufernden Privatverkehr schaffen will, sind umfangreiche Investitionen in den öffentlichen Verkehr unerlässlich. Der Grundausbau dafür muss finanziert werden. Das Problem ist, auch in Stadt und Land Salzburg, dass niemand zentral zuständig ist. Es ist immer mehr oder weniger dem Zufall überlassen, welcher Landesrat, Stadtrat oder Bürger-

meister Schwerpunkte setzt.

SN: Derzeit sind die Salzburger glücklich mit den drei S-Bahnstrecken, wo Züge fahren. Wäre die unterirdische Stadtbahn vom Norden nach Süden ein ähnlicher Sprung vorwärts?

Schaffer: Das Angebot S-Bahn stimmt offenbar. Es wird sehr gut angenommen. Ich bin überzeugt, dass auch eine Stadtbahn eine Chance auf Erfolg hätte, weil sie das Stadtzentrum großräumig an die Umlandgemeinden anbinden würde. Es muss aber das Netz als Ganzes stimmen. Es hilft nicht, wenn irgendwo elegante Züge im Stundentakt durch die Gegend rauschen und dann die Anschlüsse fehlen.

Dazu kommt, dass das Auto immer teurer wird. Die Autos selbst werden vielleicht kurzzeitig billiger, aber nur so lange, bis einige Firmen bankrott sind und neue Monopole entstehen. In der Folge werden sich immer weniger Menschen das Auto und den öffentlichen Verkehr gleichzeitig leisten können.

Der Druck auf die Politik wird steigen, ein gutes Angebot zu schaffen. Es ist nicht mehr damit getan, dass man neue Niederflerbusse kauft, sondern es geht um einen harten Qualitätswettbewerb mit dem Auto.

INTERVIEW: JOSEF BRUCKMOSER



Verkehrssysteme



straße trifft schiene.

bahnübergangssysteme # gleiseindeckungen für höchste ansprüche
elastische schienenprofile # rasengleis # kammerfüllsteine # systemlösungen

Gummiwerk KRAIBURG Elastik GmbH / D-84529 Tittmoning, Obb. / Gölstraße 8 / tel. +49 | 86 93 | 701-0 / fax -126 / info@strail.de

www.strail.de

STRAIL ist eine Marke der  Gruppe