

GSV Forum: Der öffentliche Verkehr wird mehr Geld brauchen Ticketpreis allein nicht für Attraktivität entscheidend

Was darf der öffentliche Verkehr kosten? Wieviel ein Jahresticket für das gesamte Bundesgebiet? 3600 Euro wie in der Schweiz? Oder „nur“ 1095 Euro wie für Österreich ab 2021 geplant? Dieser Frage ging ein kompetent besetztes Podium bei einem digitalen GSV Forum nach.

Einig waren sich die Diskussionsteilnehmer, dass der Preis allein nicht entscheidend ist. Um die Autofahrer zum Umsteigen auf die Öffis zu bringen, muss in die Qualität der Öffis weiter investiert werden: in die Ausstattung der öffentlichen Verkehrsmittel, die Verkürzung der Wartezeiten, die Taktung der Fahrpläne und auch in die Verlässlichkeit. Die Konsequenz: Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs wird mehr Mittel erfordern. Auch deshalb, weil die Umsetzung der „Clean Vehicle Directive“ der EU den öffentlichen Verkehr deutlich verteuern wird. Durch den vermehrten Einsatz batteriebetriebener Busse etwa werden wegen der geringeren Reichweite mehr Fahrzeuge und damit mehr Personal erforderlich und man braucht eine eigene Ladeinfrastruktur. Die öffentliche Hand wird deshalb nach neuen Finanzierungsquellen Ausschau halten müssen.

Oberösterreichs Infrastruktur-Landesrat **Günther Steinkellner** in seinem Eröffnungsstatement: „Unsere Landeshauptstadt Linz hat mehr Beschäftigte als Einwohner, der Ausbau der Straßenkapazität stößt an Grenzen, also müssen wir den Öffentlichen Verkehr ausbauen. Was aber hat dabei Priorität? Meiner Meinung nach eher eine Entflechtung der Verkehrsströme, beispielsweise durch ein günstiges Ticket außerhalb der Stoßzeiten, als das 1-2-3 Ticket!“

Günter Knötig, Leiter Gesamtverkehrsplanung und ÖV in Oberösterreich, verwies auf die höchst unterschiedlichen Erfordernisse zwischen dicht besiedelten Ballungsgebieten und dem ländlichen Raum. Deshalb seien gemeinsame Ziele und die Kooperation von Gemeinden, Städten und dem Land für den Umsetzungserfolg von Mobilitätsleitbildern wie „KUMM STEIG UM“ für die Stadtregion Linz unverzichtbar. Kerninhalt des Leitbildes: Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen, bei denen vor allem die angebotene Qualität stimmen muss. Aber dennoch, nicht zu vergessen: „Auch der ÖV braucht gut ausgebaute und sichere Straßen!“

Friedemann Brockmeyer (Civity Management Consultants) berichtete über die aktuelle Situation in Deutschland. Die Bundesregierung habe sich extrem ambitionierte Ziele gesetzt wie z.B. die Verdoppelung der Nachfrage nach Öffis bis 2030 und auch die Finanzierungsbereitschaft dazu erklärt, in der Praxis droht allerdings eine strukturelle Unterfinanzierung. Bei der Nutzerfinanzierung sei die Grenze bereits erreicht. Dazu kommt aktuell die Coronakrise, die zu Einnahmenausfällen im ÖV von 10 bis 35 Milliarden Euro bis 2030 führen wird. Brockmeyer: „Ich sehe im Moment sogar den Status quo, die Erhaltung des Bestandsangebots, gefährdet!“

In der Schweiz hat die Nutzung des ÖV nach dem Sommer nach dem coronabedingten Einbruch wieder zugenommen. **Ueli Stückelberger**, Direktor des Schweizer Verbandes Öffentlicher Verkehr: „Wir sind ein Land von Abonnenten“. Rund eine halbe Million Schweizer haben ein Generalabo (Jahreskarte) für 3600 Euro, 2,5 Millionen (rund ein Drittel der Bevölkerung!) ein Halbtaxabo um 150 Euro, mit dem man alle Tickets zum halben Preis kaufen kann. „Wir setzen bewusst nicht auf Billig ÖV“, viele Abonnenten nutzen, betriebswirtschaftlich gesehen, das

Generalabo gar nicht aus, wissen aber den Komfort zu schätzen. Einzusteigen, ohne über das richtige Ticket nachdenken zu müssen. Die Finanzierung erfolgt je zur Hälfte durch die Nutzer und die Steuerzahler.

Herbert Kasser, Generalsekretär im BMK, betonte vor allem die seit Jahren hohen Investitionen Österreichs in den öffentlichen Verkehr. „Wir investieren in den nächsten sechs Jahren 17,5 Milliarden Euro. Das ist in Österreich in etwa das Dreifache, was wir auf der Straße investieren. Die Priorität des öffentlichen Verkehrs ist unbestritten. Da stehen alle politischen Kräfte des Landes dahinter!“. Dennoch wolle man das ÖV-Angebot in den kommenden Jahren nochmals um 50 Prozent steigern und aus Bundessicht auch finanzieren, also von 800 Mio. Euro auf 1,2 Mrd. Euro in der nächsten Verkehrsdienstperiode erhöhen. Zum 1-2-3 Ticket verwies Kasser auf das Regierungsprogramm. „Die Stufe 3, die uns rund 150 Mio. Euro pro Jahr kosten wird, kommt 2021, eventuell schaffen wir aber auch noch eine weitere Stufe. Es gibt derzeit Rückenwind für den ÖV, den sollten wir nutzen.“

Alexandra Reinagl, Geschäftsführung der Wiener Linien, appellierte, nicht immer nur über den Ticketpreis zu reden. „Das 365 Euro Jahresticket war gut fürs Marketing, hat aber kaum Neukunden gebracht, es kam vor allem zu Umschichtungen. Und jetzt kleben wir preispolitisch an diesem plakativen 365 Euro-Preis.“ Dabei sei nicht der Preis, sondern das Angebot das Wichtigste - Ein Erfolg wurde das Ticket durch die gleichzeitige Angebotsverbesserung: „Wenn das Angebot stimmt, ist der Kunde auch bereit, einen angemessenen Preis zu bezahlen.“ Außerdem werde es ohne bewusste Erschwernisse für den Individualverkehr auf Dauer nicht gehen. „Es braucht alle Mobilitätsformen, nicht unbedingt ein eigenes Auto!“

Üblicherweise hätten Verkehrsverbünde komplizierte Tarifsysteme, die dem Umstieg auf den ÖV im Wege stehen, diagnostizierte **Allegra Frommer**, Geschäftsführung des Salzburger Verkehrsverbundes. Dieses Hindernis habe man im Land Salzburg, wo es durchaus einen Nachholbedarf beim ÖV-Ausbau gegeben hat, mit einer Salzburger Variante des 1-2-3 Tickets aus dem Weg geräumt und damit auch Neukunden überzeugen können. Speziell im Tourismusland Salzburg sei auch wichtig, beim Ticketsystem und bei den Fahrplänen die unterschiedlichen Anforderungen von Urlaubsgästen und Wohnbevölkerung zu berücksichtigen.

Mario Rohracher, Generalsekretär der GSV, hält abschließend fest, dass aktuelle und angedachte preisliche Vergünstigungen keinesfalls notwendige Infrastruktur-investitionen in den Öffentlichen Verkehr gefährden dürfen. Bei Erbringen einer hochwertigen und zuverlässigen Dienstleistung, gerade auch auf dem Land, dürften die ÖV-Kunden bereit sein, einen angemessenen Mehrpreis zu bezahlen - die Schweiz ist dafür ein gutes Beispiel.

Rückfragehinweis

Dipl.-Ing. Mario Rohracher

Generalsekretär

GSV – Die Plattform für Mobilität

Mobil: 0660 613 1200

mario.rohracher@gsv.co.at

6.11.2020