

Sinn und Unsinn des öffentlichen Verkehrs

20.7.2023

Der öffentliche Personenverkehr

- hat eine unverzichtbare soziale Aufgabe
- ist weder freundlich zum Klima noch zur Umwelt
- ist defizitär

Erst wenn man diese drei Aussagen akzeptiert kann mit der Suche nach bestmöglichen Lösungen begonnen werden. Es steht außer Frage, dass es für viele Menschen keinen Ersatz zum öffentlichen Verkehrs bei der Abdeckung ihres Mobilitätsbedürfnisses gibt. Seien es Jugendliche die zu ihren Schulen fahren, seien es Personen mit Beeinträchtigungen die zu medizinischen Einrichtungen unterwegs sind oder Arbeitnehmer die ihre Arbeitsplätze erreichen wollen. Die bestmögliche Abdeckung all dieser mobilen Notwendigkeiten im Alltag muss bei jeder Entscheidung zum öffentlichen Personennahverkehr im Fokus stehen. Ob Fernreiseangebote noch in diesem Rahmen Platz finden mag einer Diskussion wert sein. Meine Ansicht dazu ist, dass der, von der öffentlichen Hand zu subventionierende Personentransport diesbezüglich keinen Spielraum zulässt. Weder Milliarden teure Löcher im Berg noch rollende Hotelapartments zu Sightseeingdestinationen sind im Interesse eines sozial definierten Fahrplans. Dieses Reisesegment kann vollständig an gewinnorientierte Privatunternehmen abgetreten werden. Sowohl Fernzüge als auch Fernbusse oder Flugzeuge werden von Unternehmen erfolgreich auch ohne Zuschüsse der öffentlichen Hand betrieben. Die Reduktion auf das Kerngeschäft des öffentlichen Personennahverkehrs ermöglicht eine, den spezifischen Bedürfnissen weit besser angepasste Planung. Eine wichtige Forderung hierbei ist die Flexibilisierung des Transportangebots bis hin zu einem, dem Individualverkehr ähnlichem Betrieb. Für Personen mit stark eingeschränktem Bewegungsapparat mag ein „barrierefreier“ Einstieg im öffentlichen Bus durchaus hilfreich sein. Allerdings erst nachdem die Haltestelle mit viel Mühe erreicht wurde. Weit angenehmer wäre es für einen Betroffenen wenn der Bus bis vor seine Haustür käme. Eine Möglichkeit die vor dem Hintergrund des starren Fahrplankorsetts der Busse wie eine Illusion klingt. Ein Taxi hingegen erfüllt diese Aufgabe sehr wohl. Der Haken, es handelt sich um ein Privatunternehmen, das nicht in den öffentlichen Verkehr eingebunden und daher teuer ist. In vielen Ländern der Welt hat sich ein Mittelding zwischen Privatlimousine mit Chauffeur und einem öffentlichen Bus bereits erfolgreich bewährt. Als Sammeltaxi ist es auch hierzulande bekannt. Kleine Einheiten in Form eines PKWs oder Minibusses fahren bei Bedarf eine ungefähre Strecke ab. Es gibt weder Fahrplan noch festgelegte Haltestellen. Kleine Umwege in Form von Zufahrten zu Haustüren lassen sich problemlos vereinbaren. Andernfalls hält das Sammeltaxi bei Aus- oder Einsteigwunsch an jedem Punkt der Strecke. Die Anzahl an Sammeltaxis die auf einer Strecke unterwegs sind richtet sich nach dem Fahrgastaufkommen. Mit jedem Fahrzeug werden nur wenige Passagiere befördert. Bei geringer Nachfrage verkehren wenige Sammeltaxis. Steigt die Nachfrage erhöht sich auch die

Anzahl der Sammeltaxis. Dieser höchst flexible Ansatz zum Nutzen von Verkehrsunternehmen und Kunden könnte man modern ausgedrückt als „Win-Win“- Lösung betrachten gäbe es in Österreich nicht Gesetzliche Vorgaben das Taxigewerbe betreffend, gewerkschaftliche Empörung über die unregulierten Arbeitszeiten der Taxilenker und das fossile Öl, das im Verbrennungsmotor des Sammeltaxis Kohlenstoffdioxid und Rußpartikel erzeugt.

Anstelle an einer kosteneffektiven Anpassung des öffentlichen Personennahverkehrs an die Mobilitätsbedürfnisse der Kunden zu arbeiten lediglich eine Rabattaktion für reisewütige Pensionisten einzuführen kann ich bei bestem Willen nicht als sinnvolle Lösung loben.