

Graz 23. Oktober 2003

Gemeinderat Peter JUZNIC

Sehr geehrte Damen und Herren!

Aus Sicht der Stadt Wien bestätigt das Magdeburger Urteil die Linie der Stadt und die von Bürgermeister Dr. Michael Häupl ins Leben gerufene Initiative auf europäischer Ebene, die auch von den Bürgermeistern der Städte Athen, Barcelona, Berlin, Brüssel, Lissabon, London, Paris, Rom und Rotterdam unterstützt wurde.

Ziel dieser Initiative war es, der EU-Kommission die Bedeutung der Subsidiarität für eine nachhaltige Entwicklung in den Kommunen vor Augen zu führen. Auslöser dieser Initiative war der von der Kommission vorgelegte Entwurf einer Nachfolgeregelung für die bestehende ÖPNV-Verordnung 1191/69.

Das Magdeburger Urteil bestätigt nun inhaltlich diese Initiative:

Es gewährt für die Kommunen Wahlfreiheit in Bezug auf die Organisation von ÖPNV-Leistungen. Das heißt, dass die Entscheidung, ob ÖPNV-Leistungen entweder selbst bzw. durch eigene Unternehmen oder durch Ausschreibungen erbracht werden, ausschließlich bei der Gebietskörperschaft liegt. Die praktische Bedeutung dieses Urteils geht aber über den ÖPNV-Sektor weit hinaus, da die Grundsätze dieses Urteils auf alle Leistungen der Daseinsvorsorge anzuwenden sind. Somit sichert dieses Urteil die kommunale Entscheidungsgewalt und ermöglicht weiterhin die Fokussierung der Stadt Wien auf die ÖPNV-Leistungen in höchster Qualität.

Weiters bestätigt dieses Urteil, dass die Stadt Wien bei der Beauftragung der Wiener Linien durch den Gemeinderat bereits vorausschauend gehandelt hat.

Insbesondere in Wien, das von der EU häufig für sein vorbildlich öffentliches Verkehrssystem gelobt wird, würde eine Ausschreibungspflicht ein gut funktionierendes System gefährden oder sogar zerstören. Wien wird sich daher auch weiterhin für die Wahlfreiheit und gegen einen Ausschreibungszwang einsetzen. Um auch in Zukunft ein attraktives flächendeckendes, sicheres Verkehrsangebot mit leistbaren Tarifen den Kunden anbieten können, wäre eine Erneuerung der bestehenden ÖPNV-Verordnung im Sinne des Urteils auch im Sinne der Stadt Wien.

Sehr geehrte Damen und Herren,
es ist noch nicht der Beweis erbracht worden, dass ein privates Verkehrssystem besser ist als ein öffentliches, aber die negativen Auswirkungen von Privatisierungen sind ja bekannt:

Zum Beispiel „Rail Track“, einst das englische Paradeunternehmen, wurde nach der Privatisierung fast in den Konkurs geführt! Der Staat musste einspringen und das Unternehmen wieder übernehmen. Die Ursachen für das Scheitern war Gewinnmaximierung und fehlende Investitionen im Bereich der Instandhaltung und Sicherheit. Dort ist das Hauptversagen des Managements zu suchen. Um Gewinne zu erhöhen, wurde vor allem bei der Instandhaltung gespart. So wurde die Zahl der Arbeiter, die Geleise und Signale warten, halbiert.

Aber auch europaweit sind durch Umstrukturierungen - zum Teil durch Privatisierungen von Dienstleistungen und der

Liberalisierung der Märkte im Eisenbahnsektor - in den öffentlichen Unternehmen seit 1990 über 500.000 Arbeitsplätze oder rund 40% abgebaut worden. Eine erschreckende Zahl!

So steht das Beispiel des Busbetriebes außerhalb Londons, den mehrere private Unternehmen betreiben, für eine völlige Deregulierung:

Zugelassene Betreiber können nach eigener Wahl Linienverkehr anbieten und die Bedienungshäufigkeit sowie die Tarife festlegen.

Das Ergebnis war eine Verschlechterung des Angebotes:

- o Längere Intervalle,
- o Einstellung von unrentablen Linien,
- o höhere Tarife,
- o Verschlechterung der Arbeitsbedingungen.

Dadurch sank die Fahrgastzufriedenheit dramatisch, was zu enormen Verlusten bei der Fahrgastzahl führte.

Dass es auch anders geht, zeigt das Beispiel Wien.

Die Wr. Linien sind als der größte Mobilitätsdienstleister Österreichs auf Erfolgskurs. Auf den 117 U-Bahn-, Straßenbahn- und Autobuslinien waren im vergangenen Jahr 722 Mio. Fahrgäste unterwegs. Die Wr. Linien sichern dadurch die Funktionstüchtigkeit des Verkehrs in und um Wien und ermöglichen erst eine intakte Logistik der Wirtschaft.

In Wien werden auch Buslinien an Private vergeben. Die Wr. Linien betreiben selbst

- o 62 Linien,
- o 17 Linien, wurden an Private vergeben
- o und 27 Linien werden zusätzlich noch in Tarifgemeinschaften von privaten Betrieben geführt.

Seit Mitte der 70er-Jahre sind die Wr. Linien im Aufwärtstrend! Im Gegensatz zu Verkehrsunternehmen in anderen Städten verzeichnen sie trotz des parallel stattfindenden Autobooms Fahrgastzuwächse. Beim Verkauf von Jahreskarten wurde bereits im Sommer 2002 erstmals die Rekordmarke von 300.000 überschritten. Auch der Marktanteil gegenüber dem Auto wurde weiter ausgebaut und der Trend zum öffentlichen Verkehr hält weiter an:

Wurden 1993 noch 29% aller Wege mit öffentlichen Verkehrsmittel zurückgelegt und 40% mit dem Auto, so haben die Wr. Linien inzwischen deutlich aufgeholt. 2001 erreichte der öffentliche Verkehr einen Marktanteil von 34%. Die Zuwachsraten beim öffentlichen Verkehr seit 1993 gehen dabei eindeutig zu Lasten des Autoverkehrs! Der Anteil jener Wege, die in Wien mit Auto, Moped oder Motorrad zurückgelegt werden, hat sich seit 1993 von 40% auf 36% reduziert. Der öffentliche Verkehr hat seit 1993 4% dazu gewonnen, was auch als wesentlicher Beitrag zum Umweltschutz gesehen wird.

Mit einem Marktanteil von 34% an allen Wegen der Wienerinnen und Wiener stehen die Wr. Linien im Spitzenfeld städtischer Verkehrsunternehmen in Europa.

Aber das Ziel der Stadt Wien und der Wr. Linien ist es, den Anteil des öffentlichen Verkehrs durch ein attraktives Angebot zu leistbaren Tarifen weiter zu steigern. Auch bei einem europaweiten Benchmarking für öffentliche Verkehrsdienste schneidet Wien sehr gut ab. Im Jahr 2001 haben folgende Städte an der Studie teilgenommen:

In der „Best-Studie“ (Barcelona, Helsinki, Kopenhagen, München, Oslo, Turin, Stockholm und Wien) erreichte die Stadt Wien

- o beim öffentlichen Verkehrsangebot den 2. Platz,
- o bei der Verlässlichkeit den 2. Platz,
- o beim Verhalten des Personals den 2. Platz,
- o bei der Komfortabilität den 2. Platz,
- o beim sozialen Image den 2. Platz,
- o bei der Qualität der Information den 1. Platz,
- o und bei der Sicherheit ebenfalls den 1. Platz.

Im Jahre 2002 wurde auch die so genannte Mercer-Studie durchgeführt. Von 144 Städten weltweit erhielt Wien den 2. Platz, von den EU-Hauptstädten sogar den 1. Platz! Das ist der Beweis, dass Wien den richtigen Weg geht.

Ein Wettbewerb wie ihn die EU will, nämlich möglichst kostengünstig einzelne Linien zu betreiben, funktioniert in Ballungszentren nicht! Da braucht man ein gesamtheitliches Angebot, angefangen von der Planung in Abstimmung mit der Stadtverwaltung bis hin zu abgestimmten Betriebsleistungen und dem Bemühen, auch die kleinen Probleme der Kunden zu lösen. Aber auch der sorgfältige Umgang mit Steuergeldern, in Verantwortung gegenüber dem Steuerzahler, ist uns von größter Wichtigkeit!

Sehr geehrte Damen und Herren,
die Stadt Wien wird sich aus Verantwortung für eine gut funktionierende Stadt und aus Verantwortung gegenüber den Kunden weiter für die Wahlfreiheit der Gebietskörperschaften und gegen einen Ausschreibungszwang einsetzen.

Ich Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

