

Gottfried Rieser

Sekretär der Handelsangestellten in der Gewerkschaft der Privatangestellten in Oberösterreich

Andrew Kilpatrick

Selbstständiger Mobilitätsberater (derzeit Mobilitätsbeauftragter der Johannes Kepler Universität Linz)

Verkehrserhebung Einkaufszentrum PlusCity**1. Ausgangslage**

In Einkaufszentren – als Konglomerat verschiedener Betriebe, Branchen und Vertriebsformen – prallen einige zum Teil sehr widersprüchliche Interessenlagen aufeinander. Da steckt alleine im Branchenmix schon eine Menge an unterschiedlichen Wünschen und Bedürfnissen: Will die Gastronomie längere Öffnungszeiten am Abend, so will der Handel eher frühzeitig schließen. Der Handel nützt die verlängerten Öffnungszeiten am Samstag zur Gänze aus, was wiederum dem Banken- und Sparkassensektor überhaupt kein Anliegen ist. Das Fitness-Studio hat überhaupt von 6:00 Uhr früh bis 24:00 Uhr offen, was aber die Finanzdienstleister nicht tangiert.

Allerdings stehen hinter diesen Branchen und verschiedenen Interessenlagen auch Menschen, die in den jeweiligen Betrieben arbeiten. Und hier bemerkt man bereits ein großes Manko: Während sich die Unternehmen und Betriebe eine Mitbestimmungs- und Informationsstruktur über den „Werbebeirat“ geschaffen haben, gibt es keine gemeinsame Personalvertretung in Einkaufszentren. Eine Bündelung von Arbeitnehmerinteressen fehlt völlig – hier ist der Gesetzgeber tatsächlich säumig und dementsprechend auch gefordert, der Entwicklung der letzten 20 Jahre Rechnung zu tragen. Eine legislative Möglichkeit der Mitbestimmung wird ja seit Jahren von der Gewerkschaft der Privatangestellten (GPA) gefordert. Von bescheidenen Anfängen als „größerer Nahversorger“

Ende der 1960er-Jahre hat sich die PlusCity zu einem Verkehrserreger regionaler und zum Teil überregionaler Bedeutung entwickelt. Der auf die Plus-City ausgerichtete Einkaufsverkehr ist zum überwiegenden Teil Pkw-Verkehr. Der Betreiber der PlusCity hat eine große Zahl Stellplätze eingerichtet, die allerdings je nach Andrang knapp werden.

Die Belegschaftsvertretung eines großen Einmieters in der Plus-City – einem der größten Shopping-Center Österreichs – hat sich nun an das Problem der Verkehrsbewältigung insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Mitarbeiter herangewagt:

Wie erreichen die Mitarbeiter der PlusCity ihren Arbeitsplatz? Gibt es Defizite und gibt es Potenzial zur Lösung von unkomfortablen Verkehrssituationen?

Heute sind an diesem Standort bei rund 200 Unternehmen rund 1.250 Menschen unselbstständig erwerbstätig. Auch diese erreichen die PlusCity mehrheitlich im Pkw. Diese Mehrheit belegt Stellplätze, die zeitweise den Kunden fehlen – d.h., der hohe Pkw-Anteil an der Anreise der Bediensteten löst bei den Stellplätzen eine (zusätzliche) Verknappung aus. Der Betreiber ist bestrebt, zu den Zeiten augenscheinlicher Verknappung Pkws der Bediensteten von den günstig gelegenen Stellplätzen fernzuhalten, was bei den betroffenen Bediensteten Unmut auslöst.

Die Gewerkschaft der Privatangestellten (GPA) und die Kammer für Arbeiter und Angestellte in Oberösterreich (AK OÖ) gehen davon aus, dass

- die Verkehrsmittelwahl der Bediensteten in der PlusCity beeinflussbar ist.
- sowohl diese als auch das Einkaufszentrum Vorteile davon hätten, wenn (möglichst viele) Bedienstete für die Anreise vom Pkw auf andere Verkehrsmittel (vor allem auf den öffentlichen Verkehr, „ÖV“) umstiegen (UmsteigerInnen hätten geringere Reisekosten und unter Umständen eine

entspanntere Anreise, die Parkplatzprobleme am Einkaufszentrum würden entschärft).

- Bedienstete nur dann in nennenswerter Zahl auf den öffentlichen Verkehr umsteigen würden, wenn das ÖV-Angebot dichter bzw. komfortabler würde.

Allerdings ist es nur dann vertretbar, Steuergelder in eine Verdichtung des ÖV-Angebots zu investieren, wenn die Inanspruchnahme entsprechend steigt. Die Frage ist daher: Wie viel Umsteigepotenzial ist am Standort PlusCity vorhanden? Und wie viel Aufwand ist vertretbar, um dieses Potenzial anzuzapfen?

Verkehrserhebung als erster Schritt zur möglichen Abhilfe

Um die Frage nach dem Umsteigepotenzial am Standort PlusCity zu beantworten, führten AK OÖ und GPA im Mai 2006 eine Verkehrserhebung durch; rund 1.200 Bedienstete erhielten einen maßgeschneiderten Fragebogen und 472 (im Folgenden als die Befragten bezeichnet) retournierten diesen ausgefüllt. Die verhältnismäßig hohe Rücklaufquote von 39 % lässt vermuten, dass das Thema viele Bedienstete in der PlusCity wirklich interessiert.

2. Befragungsergebnisse

Die Verteilung der Wohnorte

Die angegebenen Wohnorte sind auf 84 Städte und Gemeinden verteilt. Allerdings entfallen 75 % der Wohnortsangaben auf nur neun Kommunen: Linz (35 %), Ansfelden, Traun, Leonding, Pasching, Hörsching, Pucking, Wels und Marchtrenk. (Die mittlere von den aus diesen neun Kommunen stammenden Befragten angegebene Reisezeit beträgt 23 Minuten.)

Nach ÖV-Bediensachsen eingestuft, kommen 55 % der Befragten aus Richtung Leonding/Linz, 21 % aus Richtung Traun/Haid, 11 % aus Richtung Hörsching/Marchtrenk und

7 % aus Richtung Pasching Ort/Hitzing (4 % wohnen in fußläufiger Entfernung).

Entfernungsmäßig sieht die Verteilung folgendermaßen aus: 17 % der Befragten wohnen bis 5 km, 22 % 5 bis 8 km und 59 % mehr als 8 km von der PlusCity entfernt (2 % machten keine Angabe).

Die derzeitige Verkehrsmittelwahl

Nachdem die vier ÖV-Bedienungsachsen unterschiedliche Bedienungsdichten aufweisen, macht es Sinn, die Verkehrsmittelwahl der Befragten nach diesen Achsen differenziert zu betrachten. Es stellt sich heraus, dass an der ÖV-mäßig am dichtesten bedienten Achse (Richtung Leonding/Linz, drei Kurspaare in der Stunde) der ÖV-Anteil 26 % beträgt, an der Achse Richtung Traun/Haid (Studentakt) 12 %, Richtung Hörsching/Marchtrenk (nur sporadische Bedienung) 4 % und Richtung Pasching Ort/Hitzing (Studentakt) 0 %. Der MIV-Anteil (motorisierter Individualverkehr) beträgt je nach Achse 70 bis 91 %.

Das heißt, die dichtere Bedienung Richtung Leonding/Linz mit zum Teil funktionierenden Umsteigerelationen zwischen verschiedenen Linien der Linz Linien wird einigermaßen honoriert – unter den Befragten ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs an dieser Achse gut doppelt so hoch wie an der Achse mit dem nächstgrößten ÖV-Anteil Richtung Traun/Haid. 238 (50 %) der Befragten haben derzeit keine Möglichkeit, mit dem öffentlichen Verkehr die Strecke zwischen ihrem Wohnort und der PlusCity zurückzulegen.

Unzufriedenheit mit dem derzeit benutzten Verkehrsmittel – und was daraus folgt

Sowohl MIV- als auch ÖV-BenutzerInnen geben vielfach an, mit ihrem derzeit benutzten Verkehrsmittel unzufrieden zu sein. Drei Gruppen sind zu unterscheiden:

- A) Ständige MIV-BenutzerInnen, die angeben, mit dem MIV unzufrieden zu sein, aber derzeit keine brauchbare ÖV-Verbindung haben
Diese Gruppe umfasst 91 Menschen (19 % der Befragten).
- B) Ständige MIV-BenutzerInnen, die angeben, mit dem MIV unzufrieden zu sein, eine brauchbare ÖV-Verbindung haben, aber diese derzeit nicht benutzen
Diese Gruppe umfasst 43 Menschen (9 % der Befragten).
- C) Ständige ÖV-BenutzerInnen, die angeben, mit dem ÖV unzufrieden zu sein
Diese Gruppe umfasst 68 Menschen (14 % der Befragten).

Um die Gruppen A) und C) für den ÖV als Kunden neu zu gewinnen bzw. zu halten, bedarf es eines erweiterten bzw. komfortableren ÖV-Angebots. Hingegen mangelt es bei der Gruppe B) in erster Linie an Information – etwas Vorhandenes wird (noch) nicht wahrgenommen. Das heißt, Erweiterungen des ÖV-Angebots sind nicht das einzig relevante Thema, wenn es darum geht, den ÖV-Kundenstock auszubauen. Es soll aber betont werden, dass der vorhandene Kundenstock keineswegs als unbefristet „markentreu“ anzusehen ist. Entgegen einer weitverbreiteten Meinung in der Verkehrspolitik ist dieser Trend zurück zum Pkw aber keineswegs Schicksal – dort, wo eine (bzw. mehrere) der Alternativen zum Pkw systematisch aufgewertet und beworben wird, lassen sich Wege vom Pkw wegverlagern. So geschehen an der Salzburger Lokalbahn seit 1990 und bei der Fa. Wolford seit 1993.

Zusammengenommen umfassen die drei Gruppen 42 % der Befragten, also einen nicht zu vernachlässigenden Teil.

Was beim öffentlichen Verkehr beanstandet wird

Insgesamt 60 Beanstandungen des ÖV finden sich in den Fragebögen. Bemängelt wurden u.a.:

- Keine ÖV-Verbindung vorhanden (16-mal)
- Lückenhafter Takt

- Lange Wartezeiten (24-mal)
- Umsteigezwang
- Schlechte Anschlüsse
- Überfüllte Busse

3. Wie könnte ein verbessertes ÖV-Angebot aussehen?

Anhang I zeigt schematisch eine mögliche Verdichtung der Busbedienung an der PlusCity mit folgenden Merkmalen:

- Geänderte Führung des Linienverkehrs zwischen Linz und Wels (Stundentakt, Verlegung aller Kurse auf die Teilstrecke Langholzfeld – Meixnerkreuzung – Unionstraße)
- Zeitliche Anpassung der Fahrpläne dreier Busunternehmen, um auf dieser Teilstrecke einen 15-Minuten-Takt zu bewerkstelligen

Das ist natürlich nicht die einzig diskutierbare Form einer ÖV-Verbesserung in diesem Zusammenhang, soll aber dazu dienen, die Rahmenbedingungen aufzuzeigen, die einstweilen für alle solchen Verbesserungsvorschläge gelten.

Den Fahrplan einer konzessionierten Linie bestimmt der jeweilige Konzessionsinhaber, also ein Verkehrsunternehmen. Drei solche fahren die PlusCity an: die Linz Linien, der Postbus und die Fa. Welser. Die beiden oben angeführten Änderungen sind nur im Einvernehmen mit diesen Unternehmen möglich.

Das Schema in Anhang I sieht auf den Achsen Richtung Traun/Haid und Richtung Hörsching/Marchtrenk einen Stundentakt vor. Das ist natürlich ein Kompromiss: Eine dichtere Bedienung wäre hier wahrscheinlich schlecht ausgelastet – andererseits lässt ein Stundentakt im lokalen Verkehr viele zeitliche Wünsche offen.

Grundsätzlich sind die GestalterInnen des ÖV-Angebots in Ballungsräumen mit zwei großen Schwierigkeiten konfrontiert:

- An allen Knoten sollen schlanke, aber verlässliche Anschlüsse zustande kommen. Daraus können sich widersprüchliche Vorgaben an den Fahrplan ergeben, die nicht alle erfüllt werden können.
- Überall, wo ÖV-Fahrzeuge im Straßenverkehr „mitschwimmen“, kann es zu Verspätungen kommen (und in der Folge zu versäumten Anschlüssen usw.).

Im Netz der Linz Linien lassen sich nicht alle Knoten gleichzeitig anschlussfreundlich lösen. Darüber hinaus wurden die Fahrpläne der drei einschlägigen Verkehrsunternehmen bisher nicht aufeinander abgestimmt.

Die Teilstrecke Plus-City – Traun Hauptplatz – Haid Hauptplatz ist stauanfällig und die Pünktlichkeit der Welser Linie 1 auf dieser Teilstrecke leidet stark darunter (wofür das Unternehmen vermutlich nichts kann).

Wer ist betroffen, wer zuständig?

Das Thema berührt die *Interessen* folgender Akteure:

- Die Betroffenen selber:
Viele Bedienstete sind mit ihren Anreisemöglichkeiten unzufrieden.
- Der Betreiber der PlusCity:
Er weiß, dass die meisten „seiner“ Kunden einen Pkw-Stellplatz erwarten und kein Verständnis dafür haben, wenn sie diesen länger suchen bzw. dann „meilenweit“ gehen müssen.
- GPA und AK OÖ:
Für diese ist das Thema eine Chance, Mobilitätsmanagement im Sinne ihrer Mitglieder bzw. der Belegschaft zu betreiben (und dabei den ÖV örtlich aufzuwerten).
- Der Betriebsrat:
Dieser weiß um die in der Belegschaft weitverbreitete Unzufriedenheit sowohl mit MIV als auch mit ÖV.

Sofern es darum geht, das ÖV-Angebot zu verdichten, sind hier andere Akteure *zuständig*:

- Die drei Verkehrsunternehmen Linz Linien, Postbus und Welser:
Nur wenn diese einverstanden sind, kann es zu Anpassungen des Fahrplans bzw. der Linienführung kommen.
- Das Land OÖ bzw. die Oö. Verbundorganisationsgesellschaft:
Den bei einer solchen Anpassung zu erwartenden Mehraufwand müssten diese den Verkehrsunternehmen abgelten. Verständlicherweise wollen sie daher die Planung des verbesserten Angebots überblicken und das voraussichtliche Kosten-Nutzen-Verhältnis überprüfen.

Wenn sich hier etwas bewegen soll, wird es sinnvoll sein, die in ihren Interessen Berührten mit den Zuständigen an einem Tisch zusammenzubringen.

Was soll dabei herauskommen?

Oberstes Ziel ist es nicht, den öffentlichen Verkehr auszubauen, sondern mit Maßnahmen, Anreizen und Anregungen so zu agieren, dass in der sich daraus ergebenden Situation die meisten der angeführten Gruppen zufrieden(er) sind (als vorher). Ein dichteres ÖV-Angebot kann als Mittel zu diesem Zweck sehr nützlich sein. Ein Teil einer solchen Optimierung könnte aber darin bestehen, unter der Belegschaft „Radfahren in die Arbeit“ bzw. das Bilden von Pkw-Fahrgemeinschaften zu propagieren. Auch eine dichtere Busbedienung des Standortes bewirkt wesentlich mehr, wenn sie durch kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit aufgewertet wird – das heißt, es geht nicht nur um „harte Maßnahmen“, sondern auch um Klimabeeinflussung.

Viel hängt davon ab, wie sich der Betreiber der PlusCity verhält: Wenn er sich darauf beschränkt, Bedienstete (bildlich gesprochen) vom Parkplatz zu jagen, wird die Sache viel zäher verlaufen, als wenn er sich eine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit leistet.

Es ist nicht auf Anhieb möglich zu bestimmen, welche Maßnahmen – insbesondere welche ÖV-Maßnahmen – zu einem optimalen Ergebnis im Hinblick auf die Anreise der Belegschaft führen würden. Zu überlegen ist, welche Vorgangsweise die Chance maximiert, das „beste“ Maßnahmenpaket ausfindig zu machen und umzusetzen. Hier ein paar Gedanken dazu:

- Die derzeit für mehrere Akteursgruppen unbefriedigende Situation ist unter anderem deswegen entstanden, weil diese in der Vergangenheit zu wenig (bzw. gar nicht) miteinander geredet haben. Das soll in Zukunft anders werden.
- Mit 1.300 Beteiligten ist die Belegschaft der PlusCity groß genug, um ein Projekt „Mobilitätsmanagement PlusCity“ sinnvoll erscheinen zu lassen.
- Dabei kommt es sehr darauf an, wie (und wie beständig) das Projekt in verschiedenen Richtungen kommuniziert wird.
- Wiederholter Austausch (a) zwischen Bediensteten, Betriebsrat, GPA und Betreiber sowie (b) zwischen GPA bzw. AK OÖ und Land OÖ bzw. OÖVG ist unverzichtbar. Auch ein Kundenforum, in dem Fahrgäste Wünsche und Anregungen an die drei einschlägigen Verkehrsunternehmen vorbringen können, ist denkbar.
- Die Palette der zur Diskussion stehenden Maßnahmen soll nicht zu eng gefasst werden. Ein Beispiel: Wenn der Betreiber der PlusCity an je drei vorher nicht bekannten Tagen im Monat ein Verkehrslotto durchführen lässt (wenn der bzw. die per Zufall Ermittelte an diesem Tag autolos in die Arbeit gekommen ist, winkt, sagen wir, ein Gutschein über 40 Euro) und dies entsprechend kundtut, kann das durchaus Verlagerungen weg vom Pkw bewirken, die in keinem Verhältnis zu den etwa 4.000 Euro im Jahr stehen, die das Verkehrslotto kostet.

Anhang I: Eine mögliche Variante der ÖV-Angebotsverbesserung

