Österreichweite Zusammenarbeit von Umwelt- und Verkehrsinitiativen für einen attraktiven Öffentlichen Verkehr
Mag. Peter Haibach, Georg Rendlweg 26, 5111 Bürmoos/Salzburg – AUSTRIA , ☎ (0664) 42 69 607
Tel/Fax (06274) 4966 - eMail: haibach@pro-bahn.at / www.pro-bahn.at

28. Oktober 2008

Resolution an die Koalitionsverhandler/-innen von SPÖ und ÖVP "WIRKSAMSTER KLIMASCHUTZ IST EIN EFFIZIENTER ÖFFENTLICHEN VERKEHR"

Stellen Sie bitte den Öffentlichen Verkehr auf eine solide wirtschaftliche Basis unter dem Grundsatz leiten: Maßnahmen müssen für den Fahrgast spürbar sein.

Sehr geehrte Herren Minister Werner Faymann und Josef Pröll!

Medienberichten konnten wir entnehmen, dass Sie sich auf ein Konjunkturpaket geeinigt hätten, in dem ca. 700 Mio. Euro in den nächsten Jahren in den Bahnausbau investiert werden sollen. Sie verbessern damit die logistischen Voraussetzungen für attraktive Bahnverkehre.

Grundsätzlich begrüßen wir Ihre Initiative. Wir bitten Sie, bei den Regierungsverhandlungen unsere Überlegungen in Ihre Entscheidung miteinzubeziehen.

Aufgrund des Rahmenplanes werden Bahnstrecken in Österreich kontinuierlich ausgebaut oder neugebaut. Was fehlt ist, dass den Streckenausbauten kein Integraler Fahrplan für Bahn und Bus zugrundgelegt ist. Der logische Dreischritt: 1. Integraler Taktfahrplan – 2. Anschaffung der geeigneten Fahrzeuge – 3. Selektive Streckenausbauten wurde in der Vergangenheit oft zugunsten von Länderegoismen geopfert.

Aus der Sicht von probahn ÖSTEREICH steht an:

Mindestbedienqualität im ÖV festlegen und finanzieren
Der öffentliche Verkehr braucht eine vom Bund gesetzlich verordnete Mindestbedienqualität – wie in der Schweiz – die festlegt, wie oft jeder Ort in Österreich mit Bahn oder Bus erreichbar ist. Anbei als Muster die Verordnung des Kantons Bern. Diese Mindestbedienqualität muss seitens des Bundes finanziert werden. Aufgabe der Länder wäre es, Zusatzverkehre zu bestellen und zu finanzieren.

Regionalisierung der Finanzmittel für den ÖPNV
Die vom Bund ausgegebenen Finanzmittel für den ÖPNV der Länder sind denen wertgesichert und mit Zweckbindung zur Verfügung zu stellen.

Regionalbahnen erhalten und ausbauen – als besondere Klimaschutzmaßnahme
Das Beispiel "Pinzgauer Lokalbahn" sollte als Modell für alle Regionalbahnen – auch Schmalspurbahnen – gelten. Überall dort wo die ÖBB sich zurückziehen, sollte es einen fairen Prozess der Übergabe an Privatbahnen bzw. Länderbahnen geben. Dazu bedarf es seines neuen Privatbahn-Unterstützungsgesetzes, das die finanziell gleichen Voraussetzungen für Regionalbahnen schafft, egal ob im Eigentum der ÖBB oder nicht. Den Einstellungsvorhaben der ÖBB ist entschieden entgegenzutreten, z.B. Ybbstalbahn u.a.
Solange Gelder in weitere Straßenbauvorhaben (Nordautobahn, millionenteure Ortsumfahrungen, usw.) fließen, muß es auch möglich sein, neue Regionalbahnen (Beispiel Wiedererrichtung der Salzkammergut-Lokalbahn) zu bauen.

Elektrifizierung von Regionalbahnen
Ein Klimaschutzziel mit besonders hohem Potenzial hätte die Elektrifizierung von Regionalbahnen, wie das Rieder-Kreuz, Braunau-Steindorf (OÖ & Salzburg), weil dadurch Ressourcen eingespart würden, direkte Verkehre auf Haupt- und Nebenstrecken möglich wären, Güterverkehre forciert und Schadstoffe reduziert werden könnten.

Österreich-Ticket endgültig fixieren
Der Ankündigung von Finanzminister Wilhelm Molterer vor den Wahlen, das Österreich-Ticket mit ca. 1.400,00 Euro anzusetzen, um damit zum Umsteigen auf Bahn und Bus zu animieren, sollte rasch umgesetzt werden. Dazu bedarf es eines attraktiven Integralen Taktplans für alle Öffis, mit kurzen Umsteigezeiten und Fahrzeiten.

Nahverkehrs-Milliarde für die Ballungsräume der Landeshauptstädte
Rund um die Landeshauptstädte sind Ballungszentren entstanden, die unter starkem Pendler-Verkehr mit steigender Schadstoffbelastung leiden. Städte wie Innsbruck, Salzburg, Linz, Graz, Klagenfurt etc. müssen RegionalStadtbahnen realisieren, um den überbordenden Autoverkehr in den Griff zu bekommen. Hier wären Bundesmittel vorzusehen, um deren Umsetzung unter Mitfinanzierung der Länder voranzutreiben. Bis zum Jahr 2020 werden 2/3 der Menschen in den Ballungsräumen der Städt wohnen, so die Zukunftsforscher.

Förderung elektrischer Verkehrssysteme

Experten und Wissenschaftlicher sind sich einig, dass die Zukunft im Elektromotor liegt und nicht im Gasmotor oder Benziner. Ein Land wie Österreich mit einem 80%igen Anteil an Wasserkraft hätte da besondere Kostenvorteile, in Stadtbahnen und Straßenbahnen zu investieren. Mehr Augenmerk sollte dem elektrischen Stadtbus-System “Obus” geschenkt werden. Die Stadt Salzburg setzt auf den umweltfreundlichen, wirtschaftlichen Obusbetrieb. Städte wie Klagenfurt, St. Pölten, Linz (weiter ausbauen) u.a. wären dafür prädestiniert. Vorteile des Obusbetriebes: 1/10 der Kosten einer Straßenbahn und kurze Umsetzungszeit von zwei Jahren.
Die Förderung von Gasbussen ist klimaschädigend und keinesfalls zukunftsweisend.

Klimatopf-Mittel sinnvoll und transparent einsetzen
In den letzten Monaten war der 500 Mio-Euro-Klimafonds immer wieder im Gespräch namhafte Projekte zu fördern. Welche Projekte zu fördern sind, wurde zu wenig transparent. Ein Schwerpunkt könnte die Förderung der elektrischen Stadtbus-Systeme sein.

Aufbau eines einfachen, wirksamen Fahrgastinformationssystems für Bahn und Bus

Effizientes Marketing für die Information der Fahrgäste kostet Geld und bedarf eines klugen, umsichtigen Managements. Für ein Tourismusland wie Österreich eine Überlebensfrage und ebenfalls ein wirksamer Beitrag zum Klimaschutz.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn unsere Anregungen/Vorschläge Sie erreichen und sind auch gerne bereit, im Rahmen einer Arbeitsgruppe dazu beizutragen, dass Sie erfolgreich im Sinne der Fahrgäste von Bahn und Bus wirken können.

Mit freundlichen Grüßen – für probahn ÖSTERREICH

Peter Haibach, Sprecher