Fahrgast

Die Lobby der Fahrgäste

Postanschrift:	**Achtung geänderte Anschrift: Postfach 30, 8016 Graz**
Postanschrift:	**Achtung geänderte Anschrift: Postfach 30, 8016 Graz**
Büro:	Alte Technik, Rechbauerstraße 12, Parterre rechts, Erreichbar montags von 18.30 bis 20.30 Uhr
Mobiltelefon:	0650 2453420
Fax:	0316 873-5115
E-Mail:	fahrgast@htu.tugraz.at
Internet:	www.fahrgast-steiermark.at
Bankverbindung:	PSK-BLZ 60.000 Konto-Nr. 93.029.878

An die Redaktionen der
Steirischen Medien

Graz, 2. Juli 2009

Gesäusebahn: Ba(h)nkrott-Erklärung von ÖBB und Politik

FAHRGAST stieht die Auswirkungen der geplanten Einstellung des Personenverkehrs auf der Gesäusebahn für die Kunden und für die Bahnstruktur äußerst skeptisch.

Aus betriebswirtschaftlicher Sicht mögen die ÖBB aufgrund der Siedlungsdichte die Notwendigkeit der Einstellung des Personenverkehrs sehen, aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht ist die Umstellung von Eisenbahn- (in diesem Fall sogar mit elektrischem Betrieb!) auf Dieselbusbetrieb (mit den entsprechenden Emissionen vor Ort) verheerend!

Auch haben die ÖBB keinerlei Anstrengungen gemacht, den Betrieb effizienter (Selbstbedienungsstrecke, Einbau von Fahrgastautomaten in die Triebwagen) und das Angebot entsprechend zu gestalten (z. B. ist es bis auf eine durchgehende Verbindung nicht möglich ohne längere Wartezeiten in Kleinreifling nach Amstetten und zurück zu kommen).

Da ja dem Vernehmen nach die direkte Verbindung von und nach Wien erhalten bleiben wird, ist aus unserer Sicht das Einsparungspotential sehr gering, zumal die Strecke weiterhin massiv für den Güterverkehr genutzt wird.

Aus der Sicht der steirischen Fahrgastvertretung muss ein Mindestangebot auf der Gesäusebahn bestehen bleiben, dazu gehören u. a.:

- ein morgendliches und mittägliches Schülerzugpaar von/nach Admont – wir können uns nicht vorstellen, dass dann hunderte Schüler mit Bussen nach Admont kutschiert werden, wenn dieser Transport locker mit einer Triebwagengarnitur möglich ist.
- Verstärkung des Direktangebots von und nach Wien durch ein zusätzliches Zugspaar für Pendler aus dem Ennstal
- Nutzung des touristischen Potentials (Nationalpark- und Wanderzüge, durchaus mit historischem Material), v. a. an Wochenenden bzw. in den Ferien

- wir gehen davon aus, dass der Abschnitt Kleinreifling – Amstetten weiterhin vollumfänglich betrieben wird
- Änderung der Betriebsform frühestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 (damit noch mehr Zeit bleibt, über die Erhaltung des Zugsangebotes zu reden)

Außerdem würde uns interessieren, wie das angesprochene Bus-Ersatzangebot aussehen soll bzw. fordern wir eine Bestandsgarantie für dieses Angebot für mindestens 10 Jahre. Wie sieht die tarifliche Lösung aus – werden beim Bus die ÖBB-Ermäßigungen anerkannt oder gilt der (höhere) Verbundtarif? Wenn es nicht zur Anerkennung der ÖBB-Ermäßigungen kommt ist dies – neben der Einstellung der Zugsverbindungen – ein weiterer Rückschritt für die Bevölkerung und wird für die Auslastung des Bus-Ersatzangebotes nicht sonderlich förderlich sein.

In den letzten Jahren wurde mit dem „Xeismobil“ ein gutes und flexibles Rufbussystem in der Gegend eingerichtet, dass den Eisenbahnverkehr durch das Gesäuse als Rückgrat benötigt. Wie soll dieses System jetzt weiterentwickelt werden?

Wir warnen auch ausdrücklich davor, dass nach der Einstellung des Bahn-Personenverkehrs auch der Bus-Ersatzverkehr mangels entsprechender (bzw. vorgegebener) Auslastung in wenigen Jahren zu Disposition steht. Ähnliches ist ja im Neuberger Tal nach der Bahn-Einstellung passiert – statt einem Bahn-Stundentakt gibt es heute max. eine handvoll Busverbindungen am Tag!

FAHRGAST möchte auch davor warnen, dass die lobenswerte Verdichtung des Zugsangebots in Ballungsräumen (Stichwort: S-Bahn im Großraum Graz() kann nicht mit dem Rückzug der Bahn bzw. des Öffentlichen Verkehrs von der Fläche einhergehen.

Nach der Erzbergbahn, der Strecke Hieflau – Eisenerz, der Vordernberger Bahn (FAHRGAST kämpft hier schon seit Jahren für die Reaktivierung als Teil der S-Bahn im obersteirischen Zentralraum) droht nun einer vierten Strecke in der Obersteiermark – jedenfalls im Bezug auf den Personenverkehr – das „Aus“. Dies bedeutet auch eine Marginalisierung der gesamten Region und wird sicherlich mittlerfristig auch Auswirkungen auf die Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur haben.

Die Verkehrsunternehmen bzw. die verantwortlichen Politiker graben sich mit solchen Maßnahmen selbst das zukünftige Fahrgastpotential für Bahn und Bus ab: Allen Sonntagsreden zum Umwelt- und Klimaschutz zum Trotz – das ist eine Ba(h)nkrott-Erklärung!

Wir bitten um Veröffentlichung in Ihrem Medium und verbleiben

mit freundlichen Grüßen
für FAHRGAST Graz/Steiermark

Stefan Walter, Generalsekretär