



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  
Fax (06274) 4966 - eMail: [haibach@probahn.at](mailto:haibach@probahn.at) / [www.probahn.at](http://www.probahn.at)

7. März 10

## **Pressestunde Verkehrsministerin Doris Bures:**

### **Licht: Bekenntnis zu einer modernen, leistungsfähigen Bahn**

### **Schatten: Kein gesamtheitliches Konzept, Großprojekte dominieren**

Die Aussagen von Verkehrsministerin Doris Bures bei der heutigen Pressestunde fielen zwiespältig aus. Einerseits bekennt sie sich zu einer modernen ÖBB, die in vielen Bereichen großen Nachholbedarf hat, andererseits forciert sie die ÖBB zu sehr als größte Baufirma des Landes, mit teils strittigen Projekten, mit einem wachsenden Schuldenberg, ohne zu sagen, wie die ÖBB entschuldet werden können.

Was gänzlich fehlte, war ein ganzheitlicher Ansatz, wie die ÖBB ein modernes, kundenorientiertes Unternehmen werden. Dazu bedürfte es einer anderen Herangehensweise, nämlich:

Auf Basis eines Integralen Taktfahrplanes 2020 (ITF) für Bahn & Bus müssten die Prioritäten für den Bahnausbau gesetzt werden – dabei würde der Brenner-Basistunnel in der Prioritätenreihung weit hinten rangieren. Diese Reihung fehlt im Gegensatz zur Schweiz, die im Jahr 1984 einen Fahrplan „Bahn 2000“ beschlossen hat, der auch umgesetzt wurde. Fahrplan, Fahrzeuge und selektive Streckenausbauten – in dieser Reihenfolge funktioniert eine moderne Bahn.

Gänzliche Stiefkinder sind für die Verkehrsministerin sind die Regionalbahnen, die derzeit den Ländern (jüngst NÖ) mit einem geringen Körpergeld „nachgeschmissen“ werden, unter der Devise „hinter mir die Sintflut“ – ohne konkrete verkehrspolitische Vorgaben und Orientierung an den Klimaschutzziele. Ungemach droht da auch für OÖ's Regionalbahnen, wie Mühlkreisbahn ua. Dass es erfolgreiche Privatbahnen wie die Salzburger Lokalbahn, die Zillertalbahn, Pinzgauer Lokalbahn ua. gibt, die ebenfalls dringend Investmittel für Fahrzeuge und Streckenausbauten benötigen, ist kein Thema.

Ebenso geht der Personalabbau bei den ÖBB munter weiter, Geisterbahnhöfe und schaffnerlose Züge sind die Markenzeichen. Das Sanierungskonzept Roland Berger sieht den Abbau von 5.000 weiteren Jobs bei den ÖBB vor!

Unverständlich die Haltung der Verkehrsministerin bei der Erhöhung der Mineralölsteuer: Statt sich klar dafür auszusprechen, sieht sie den Tanktourismus aus Deutschland positiv, weil einnahmewirksam; dass dabei die Grenzgebiete darunter leiden, wird nicht gesehen. Schließlich noch den Autopendler trotz niedrigen Benzinpreises keine Erhöhung zuzumuten, aber gleichzeitig die Tarifspirale im Öffentlichen Verkehrs mitzutragen (jüngst 5,00 Euro bei Auslandsreisen), ist gänzlich kontraproduktiv.

Eine Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs inklusive ÖBB kann nur über eine Erhöhung der Mineralölsteuer oder flächendeckende LKW-Maut mit Zweckbindung für den ÖV gehen.

Positiv ist der Ansatz der Verkehrsministerin zu sehen, Straßenprojekte auf Ihre Sinnhaftigkeit und Dringlichkeit prüfen zu lassen. Den Worten müssen aber auch Taten folgen.

Fazit: Die ÖBB brauchen ein parteipolitisch unabhängiges Management mit klaren Zielvorgaben, z.B. 30 % mehr Fahrgäste bis 2020. Wie dieses Ziel erreicht wird, müsste Sache der Bahnmanager/-innen sein.

Für probahn ÖSTERREICH  
Peter Haibach