

Mehr Mut zu Bahn und Bus

4. Salzburger Verkehrstage

Salzburger Nachrichten SONDERTHEMA



Die neue S-Bahn-Haltestelle Taxham in der Stadt Salzburg: Die drei Nahverkehrslinien der ÖBB im Norden, Süden und Westen der Stadt Salzburg werden von den Fahrgästen sehr gut angenommen.

Bild: SN/ÖBB

AUS DEM INHALT

Öffis zu billig

Der Schweizer Verkehrsexperte Horst Schaffer ist überzeugt, dass Bahn und Bus sich zu billig verkaufen. Er fordert die öffentlichen Verkehrsträger aber auch zu einem harten Qualitätswettbewerb auf. Seite 2

Nicht tot sparen

Arnulf Schuchmann fordert die Umwidmung von Budgetmitteln für den öffentlichen Verkehr, damit dieser mehr vom Steuerkuchen bekommt oder zumindest nicht länger tot gespart wird. Seite 3

Die kleinen Wilden

Sie kennen die Bedürfnisse in der Region und fahren auf Erfolgskurs: Platzhirsche wie die Zillertalbahn oder die Usedomer Bäderbahn. Seite 4

Auf dem Abstellgleis

Die ÖBB setzen auf den Fernverkehr und wollen Regionalbahnen loswerden. Seiten 4, 5

Kunden als Partner

Hermann Knoflacher von der TU Wien setzt auf den neuen Kundenbeirat der ÖBB. Peter Haibach von Pro Bahn Österreich fordert für die Fahrgäste Sitz und Stimme. Seite 6

Am Anfang ist der Raum

JOSEF BRUCKMOSER

Wenn die Verkehrspolitik auf den Plan tritt, ist es oft schon zu spät. Denn jede Verkehrspolitik beginnt mit der Raumordnungspolitik. Eine dichte Versorgung der Bevölkerung mit einem dichten öffentlichen Nahverkehr ist nur möglich, wenn es gewachsene Siedlungsgebiete gibt. Einfamilienhäuser oder Gewerbeflächen in der grünen Wiese machen eine Erschließung durch Bus oder Bahn unmöglich.

Ein gutes Nahverkehrsmittel wie die Salzburger Lokalbahn, die Zillertalbahn oder die Usedomer Bäderbahn kann nur in Regionen gedeihen, in denen die Haltestellen nahe bei den Menschen sind und nahe den Haltestellen viele potenzielle Fahrgäste.

Nur wenn die Raumplanung stimmt, wird ein öffentlicher Nahverkehr möglich, der im Gegenzug dann wiederum die Entwicklung der Region vorantreibt. Denn eine gute Verkehrserschließung steigert den Wert einer Region im allgemeinen und jenen der

Grundstücke in Reichweite einer Bahnstrecke oder eines engmaschigen Busnetzes im besonderen.

Dieses Wechselspiel der Wertsteigerung kann unter eng definierten Bedingungen sogar zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs beitragen.

Wer konkret und mehr von Bahn und Bus profitiert, ist unter Umständen auch bereit, mehr dafür zu bezahlen. Ein gutes Beispiel ist Wien. Die Wienerinnen und Wiener haben für ihre U-Bahn eine finanzielle Sonderleistung erbracht und als Gegenwert ein

höchst komfortables und leistungsfähiges Nahverkehrsmittel bekommen.

Dieser Dreh an der Abgabenschraube kann aber nur das letzte Glied in einer langen Kette von Maßnahmen sein. Vorher muss die Politik jene Stolpersteine ausräu-

men, die sie sich selbst in den Weg gelegt hat. Der gelernte Österreicher weiß ein garstiges Lied davon zu singen, wie eine „Zweckabgabe“ nach der anderen erfunden wurde und im allgemeinen Budgetloch verschwunden ist.

Wenn wir mehr für den Nahverkehr zahlen müssen, dann wollen wir auch mehr Nahverkehr dafür haben. Nichts anderes. Eine Verkehrspolitik, die diesen Namen verdient, hat sich daher drei Gebote ins Stammbuch zu schreiben – und zwar schön der Reihe nach:

1. Du sollst den Raum so ordnen, dass öffentlicher Nahverkehr möglich wird.

2. Du sollst ein vernetztes Angebot von Bus, Bahn und Stadtbahn mit kurzen Umsteigerelationen und verlässlichen Anschlüssen schaffen.

3. Du sollst eine allfällige Nahverkehrsabgabe wie bei der Wiener U-Bahn nur zeitlich limiert, für einen eindeutigen Zweck und mit transparenter Leistungssteigerung einfordern – und sie nach vollbrachter Tat sofort streichen.

