

# Wenn Mobilität öffentlich wird



Das Land Niederösterreich hatte 2010 rund 660 Kilometer Bahnstrecken von den ÖBB übernommen, gut die Hälfte davon ist heute allerdings eingestellt. Foto: Jivee Blau, Wikimedia Commons

## RAUM- UND VERKEHRSPANUNG

*Im ländlichen Raum attraktiven öffentlichen Verkehr anzubieten, halten manche für zu teuer und daher für unrealistisch. Doch Beispiele zeigen, es gibt Möglichkeiten, wenn Politikfelder übergreifend gedacht werden und dementsprechend gehandelt wird – und man Mobilität in größeren Zusammenhängen sieht und organisiert.*

von Christian Höller

Die Diskussion um den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum gleicht einem Vexierbild. Die Blickwinkel, die angelegt werden können, sind vielfältig. Das zeigte auch das von Reinhard Seiß moderierte Raumplanungssymposium von Orte Architekturnetzwerk Niederösterreich am 21. November in St. Pölten. „Ausgedünnt. Eingestellt. Stillgelegt. Was kann der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum?“, lautete der auch auf Niederösterreich gemünzte Titel. Im Jahr 2010 hat das Land rund 660 Kilometer Bahnstrecken von den ÖBB übernommen, gut die Hälfte davon ist mittlerweile eingestellt und Buslinien wurden eingerichtet. Teilweise sollen die stillgelegten Bahntrassen Radwegen weichen. Von den vier verbliebenen Bahnlinien werden drei – Wachaubahn, Waldviertlerbahn und Reblausexpress – im Sommer als Wochenend-Tourismusbahnen betrieben. Nur die Mariazellerbahn wird im Regelbetrieb weitergeführt. Das einleitende Statement des für den öffentlichen Verkehr in Niederösterreich zuständigen Landesrats Karl Wilfing machte vor einem kritischen und fachkundigen Publikum die Emotionalität des Themas erlebbar. Landesrat Wilfing nannte Kosten- und Mengenargumente: Die Bahn sei viermal so teuer wie der Bus. Es würden nun 4,3 Millionen Buskilometer mehr gefahren und die Fahrgastzahlen stiegen. Im Jahr 2010 seien 81 Millionen Euro investiert worden, im Jahr 2013 bereits 117 Millionen. In einem Flächenbundesland wie Niederösterreich bräuchten die Menschen zum Einkaufen den Pkw. So das Fazit von Karl Wilfing. Indes hat Niederösterreich mit 619 Pkw pro 1.000 Einwohner nach dem Burgenland den höchsten Moto-

risierungsgrad. Und die Niederösterreicher mit 5.770 Euro im Jahr die höchsten Kfz-Kosten pro Haushalt.

### ENDLOSE FAHRZEITEN

Die Fahrzeiten in einigen Regionen zeigen: Die Umstellung auf Busse macht den öffentlichen Verkehr nicht attraktiv. Von Krems ins mittlere Waldviertel benötigt man für 55 Kilometer rund drei Stunden. Oder mit der Mariazellerbahn für die Strecke St. Pölten-Mariazell zwei Stunden 34 Minuten, während man mit dem Auto dafür etwa halb so lang braucht. Die Bahnverbindungen von St. Pölten in den Nachbarstaat Tschechien führen vielfach über Linz und Wien. Von St. Pölten nach Budweis – über Linz – braucht es für 170 Kilometer drei bis vier Stunden mit ein- bis zweimal umsteigen. Für die 120 Kilometer von St. Pölten in die Grenzstadt Slavonice fährt man mit dreibis viermaligem Umsteigen fünf Stunden – eine Stunde Wartezeit und ein halbstündiger Fußmarsch inklusive.

### SCHWEIZ DENKT ANDERS

In der Schweiz werden andere Fragen gestellt, machte Urs Hanselmann, Präsident des schweizerischen Verbands öffentlicher Verkehr, deutlich: Wozu soll der öffentliche Verkehr dienen, was soll er leisten, welche Probleme soll er lösen helfen? Die Zersiedlung droht die Ressource Landschaft zu zerstören. So kombinierte das Raumkonzept Schweiz Siedlungs- und Verkehrspolitik, sorgte für eine Verdichtung der Bebauung in den Zentren und entlang von Verkehrsachsen und machte den Weiterausbau

des öffentlichen Verkehrs zum zwingenden Bestandteil der Politik. Einnahmen aus der Lkw-Maut werden in den öffentlichen Verkehr investiert – das schafft Planungssicherheit und den nötigen finanziellen Hebel. Der Bund finanziert Agglomerationsprogramme für 50 definierte Agglomerationen von 15.000 bis eine Million Einwohner. So bekommen auch nicht-urbane Regionen Förderungen. Gefördert wird, wenn die Kosten-Nutzen-Betrachtung günstig ist, die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert, die Verkehrssicherheit erhöht sowie Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch reduziert werden.

In der Schweiz gibt es eine Erschließungspflicht mit öffentlichem Verkehr. Im Kanton Zürich für Siedlungsgebiete ab 300 Einwohnern, mit Vorgaben hinsichtlich Entfernung zur nächsten Haltestelle und Taktverkehr. Der Kanton Bern bezieht auch vorhandene Arbeits- und Ausbildungsplätze für die Festlegung der öffentlich zu erschließenden Siedlungskörper mit ein.

Bahn- und Buslinien werden nicht isoliert betrachtet und berechnet, so Hanselmann. Jede regionale Verbesserung bei Bahn und Bus wird auch auf ihren landesweiten Effekt, auf ihren Nutzen für das Gesamtsystem hin beurteilt. Dessen überzeugende Qualität führt zu einer hohen Identifikation mit Bus und Bahn – in der Bevölkerung und auch in der Politik.

### MINDESTANGEBOT NÖTIG

Ein Auto in der Familie ist am Land oft unvermeidlich, räumte Markus Gansterer vom VCÖ ein, aber ein wichtiges Ziel der Politik müsse es sein, zumindest vom Zweit- und Drittauto unabhängig zu machen. Dazu braucht es ein Mindestangebot im öffentlichen Verkehr wie in der Schweiz, das eine österreichweite Auskunft und durchgehend buchbare Tickets für Bus, Bahn und Stadtverkehr umfasst und auch weitere Mobilitätsangebote wie Leihrad und Carsharing einschließt. Und es braucht

Fortsetzung auf Seite 10



Niederösterreich hat mit 619 Pkw pro 1.000 Einwohner nach dem Burgenland den höchsten Motorisierungsgrad. Fotos Reinhard Seiß



Dass es auch anders geht zeigt die Straßenbahn in Gmunden. Sie fährt bereits seit dem Jahr 1894.



Ein Großteil der privaten Mobilitätskosten entfallen auf das eigene Auto, in Niederösterreich und Oberösterreich ist dessen Anteil besonders hoch.



Standortfaktoren werden in Zukunft zwar verstärkt über Erreichbarkeit, auch im öffentlichen Verkehr, definiert. Vorläufig wird im ländlichen Raum jedoch der Autoverkehr favorisiert. Fotos: Reinhard Seiß



Mit 5.770 Euro im Jahr verzeichnet Niederösterreich die höchste KFZ-Kosten pro Haushalt.

Fortsetzung von Seite 9

eine Raumordnung, die die Zersiedelung eindämmt. Sowie eine Wohnbauförderung, die jene belohnt, die zentral bauen.

Standortfaktoren werden künftig viel stärker über Erreichbarkeit, auch im öffentlichen Verkehr, definiert, stellte Ottfried Knoll, von Knoll traffic & touristic solutions, klar. Qualität schließe nicht nur Faktoren wie Taktfrequenz, Fahrzeit usw. ein – es gehe beispielsweise auch um die USP-Fähigkeit durch gutes Design der Züge und Bahnhöfe, das die Gefühlsebene anspricht, Tradition, Regionalität und Modernität verbindet.

Ein Paradebeispiel für den zeitgemäßen Relaunch einer Regionalbahn ist die Vinschgaubahn in der Provinz Bozen. Im Jahr 2005 wieder in Betrieb genommen, investierte das Land Südtirol 120 Millionen Euro. Neue Fahrzeuge, mustergültig renovierte Bahnhöfe mit neuester Technik, moderne Informationssysteme, auch über Sehenswürdigkeiten vor Ort, Radverleihstellen in den denkmalgeschützten Güterschuppen. Stundentakt, verdichtet in Schüler- und Pendlerzeiten. Einfaches und günstiges Tarifsysteem mit dem Südtirolpass. Gemeinden, die mitziehen und die Pflege der Bahnhöfe übernehmen. Gemeinde-Websites, die das Anreisen mit öffentlichem Verkehr prominent präsentieren. Grenzüberschreitende Verknüpfung mit Bussen nach Österreich und in die Schweiz. Rund eine Million Fahrgäste wurden prognostiziert. Heute sind es 3,6 Millionen.

**KLIMA MACHT MOBIL**

Vieles ergibt Sinn, wenn Mobilität vernetzter gedacht wird, als Querschnittsthema in andere Politikbereiche hinein. Kooperationen zwischen Gemeinden können Geld sparen und öffentlichen Verkehr fördern. Etwa wenn gemeinsam nur eine Veranstaltungshalle oder ein Schwimmbad gebaut werden, die gut mit öffentlichem Verkehr und Rad erreichbar sind beziehungsweise anlassbezogen mit Shuttlediensten angebunden werden.

Zur Ökoregion Kaindorf etwa haben sich in der Steiermark sechs kleinere Gemeinden mit insgesamt 5.500 Einwohnern

zusammengeschlossen. Es wurde das Klimaschutzziel formuliert, sich weitgehend mit erneuerbarer Energie zu versorgen und Richtung CO<sub>2</sub>-Neutralität zu gehen. Dazu wurden vielfältige Maßnahmen gesetzt, vom Wohnbau über Landwirtschaft bis hin zur Mobilität. Ziel ist es, Verbrennungsmotoren weitgehend zurückzudrängen. So wurden zum Beispiel Initiativen für das Radfahren gesetzt, wie die Bikeline, das gemeinsame Zur-Schule-Radeln, oder Elektromobilität forciert. Nur bei Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs heißt es, sich gedulden: Das System der Buskonzessionen bindet die Region über Jahre an einen einzigen Busbetreiber und gibt den Gemeinden kaum Handhabe für Verbesserungen, trotz der öffentlichen Gelder, die hier fließen.

**INTERNATIONALE WIRKUNG**

Alexander Stipsits, Auslandsösterreicher in Tschechien, Mitbegründer des Center for the Future in Slavonice, gleich hinter der österreichischen Grenze, erinnert: Niederösterreich hat Außengrenzen zu drei Staaten und trägt in der Verkehrspolitik außenpolitische Verantwortung. Ein kleiner Film, mit dem Handy auf der Anreise zum Symposium aufgenommen, macht augenfällig, was er meint: Ein langer Lkw-Holztransport kurvt mangels Alternative auf der Schiene durch die engen Ortsstraßen des Waldviertels, im Gegenverkehr mit anderen Lkws. Alltag der Menschen dort, während die Bahntrasse einem touristischen Radweg weichen soll. Die Umfahrung Zwettl koste 45 Millionen Euro – sieben solche Umfahrungen bräuchte es zur Entlastung der Gemeinden. Eine Revitalisierung der Bahn werde mit 33 Millionen veranschlagt.

Es habe Zusagen des Landes Niederösterreich zum Ausbau der Thayatalbahn gegeben, die letztlich zurückgezogen wurden. In Tschechien, das bereits investiert hatte, habe das zu enormem Vertrauensverlust geführt. Es sei unbegreiflich, dass grenzüberschreitende Bahnlinien auf Bundeslandebene abge-

handelt werden. Die Schweiz beziehe in ihre Agglomerationsprogramme auch Gebiete im angrenzenden Ausland mit ein – und zahle dort beim Infrastrukturausbau mit. Wenn öffentlicher Verkehr ohne jene geplant wird, die ihn brauchen, wenn nötige Infrastrukturinvestitionen einfach vom Tisch gewischt und Bahngleise herausgerissen werden, dann dürfe die Zukunftstauglichkeit einer solchen Verkehrspolitik in Frage gestellt werden.

**MOBILITÄT KOSTET**

„Es sei ein grundsätzliches Missverständnis“, so Knoll, einfach zu sagen: „Fährt eh keiner, braucht eh keiner.“ Es müsse der intensive, offene, direkte Kontakt zur Bevölkerung gesucht werden. Auch in der Ökoregion Kaindorf war die Entwicklung eines Zusammengehörigkeitsgefühls durch gemeinsame Aktionen, seriöse Information und offene Kommunikation zentral für den Erfolg der erarbeiteten Lösungen.

Tatsache ist, keine Regionalbahn, kein Regionalbus bilanziert positiv. Es braucht den politischen Willen, Qualität anzubieten. Während durch Ausdünnen des öffentlichen Verkehrs die Mobilität im ländlichen Raum immer mehr vom eigenen Pkw abhängig wird, erfordern die ökonomische und demografische Entwicklung, insbesondere die fortschreitende Alterung der Bevölkerung, zunehmend Angebote, die vom Auto unabhängig machen.

Es braucht dringend übergeordnete Ziele und Konzepte, die über konkrete Bahn- oder Buslinien hinausgehen: garantierte Grundversorgung mit Mobilität, Unabhängigkeit vom Auto, Entlastung der Straßen vom Güterverkehr, Klimaschutz, Energieautonomie. So bekommt in den öffentlichen Verkehr investiertes Geld in jedem Fall Sinn und Rechtfertigung.

Weitere Informationen unter <http://www.orte-noe.at/event.php?item=7982>