



Öffentlichen Verkehr fit für die Zukunft machen

In Österreich fahren immer mehr Menschen mit Bahn und Bus. Der Bedarf für Öffentlichen Verkehr steigt. Die Ballungsräume wachsen, die Treibstoffpreise werden mittelfristig steigen. Maßnahmen für mehr Öffentlichen Verkehr sind deshalb jetzt besonders wichtig.

Das Verkehrsverhalten in Österreich ändert sich. Die Diskussion um Klimaschutz, hohe Spritpreise im Jahr 2008 und nun die Finanzkrise haben dazu geführt, dass der Autoverkehr zurückgeht. Im Jahr 2008 wurde in Österreich rund sechs Prozent weniger Benzin verkauft als im Jahr davor. Gleichzeitig fahren mehr Menschen mit Bus und Bahn. Im Jahr 2008 betrug der Fahrgastzuwachs bei der Bahn vier Prozent. Energieprognosen rechnen für die Zeit nach der Finanzkrise mit einem starken Anstieg des Erdölpreises. Die Trendwende im Verkehr erfordert neue Prioritäten in der Verkehrspolitik.

VCÖ: Nahverkehrsoffensive jetzt starten

Wichtige Projekte für den Öffentlichen Verkehr in Städten werden derzeit nicht rasch genug umgesetzt. Beispiele dafür sind die Nahverkehrsdrehscheibe am Hauptbahnhof Graz, die City-S-Bahn in Linz und die Regionalbahn in Tirol. Auch die Ausweitung des österreichweiten Taktverkehrs der Bahn ist nicht gesichert.

Der VCÖ empfiehlt, eine Investitions- und Modernisierungsoffensive für Bus und Bahn zu starten, um eine Basis für nachhaltige Mobilität für die kommenden Jahrzehnte zu schaffen.

Spitzenposition Österreichs beim Öffentlichen Verkehr ausbauen

Die Anzahl der Menschen, die im Jahr 2008 im Öffentlichen Verkehr unterwegs waren, erreichte ein Rekordniveau. Im Verkehrsverbund Ost-Region

stieg im Jahr 2008 die Zahl der Fahrgäste um 1,6 Prozent auf 878 Millionen. Im Nahverkehr der ÖBB nahm die Anzahl der Fahrgäste von 170 Millionen im Jahr 2007 auf 175 Millionen Fahrgäste im Jahr 2008 zu. Im Fernverkehr betrug der Zuwachs sogar zehn Prozent.



Gute Ergänzung:

Busse ergänzen die Bahn. Wichtig ist, dass möglichst viele Regionen ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln haben.

Wachsende Ballungsräume machen Öffentlichen Verkehr noch wichtiger

5,4 Millionen Menschen leben in Österreichs neun Ballungsräumen. Prognosen rechnen bis zum Jahr 2030 mit einer starken Zunahme der Bevölkerung in den Städten und deren Umgebung. Damit steigen die Anforderungen für die Transportmittel in Städten. Wenn der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs vernachlässigt wird und Bus und Bahn geringe Priorität eingeräumt werden, sind mehr Straßenverkehr und damit Staus, schlechte Luft und Lärm die Folge. Der Ausbau von Autobahnen in Ballungsräumen hat in Österreich in den letzten Jahrzehnten

Bahn und Bus boomen:

Immer mehr Menschen nutzen öffentliche Verkehrsmittel. Das Angebot ist entsprechend der steigenden Nachfrage zu verbessern.

zu einer Verlagerung weg vom Öffentlichen Verkehr hin zum Autoverkehr geführt. Neue Stadtautobahnen erhöhen den Pkw- und Lkw-Verkehr und verstärken mittelfristig die Stau-Probleme.

Der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs ist hingegen eine zukunftssträchtige Antwort auf bestehende Verkehrsprobleme. Manche Städte haben reagiert. In Graz, Innsbruck und Salzburg wurden in den letzten Jahren neue S-Bahn-Systeme errichtet, deren Fahrintervalle laufend verdichtet werden.

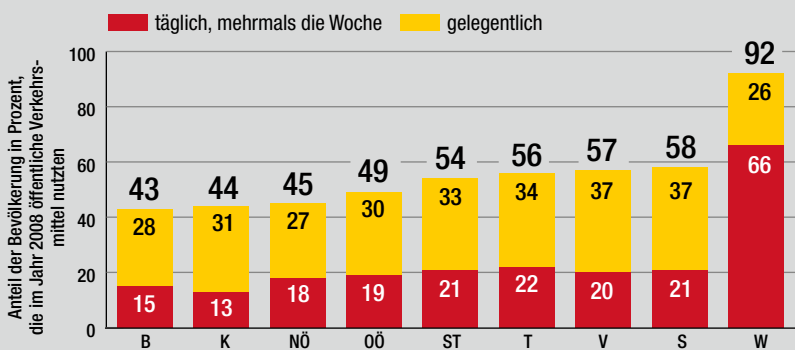
Viele Arbeitsplätze durch Nahverkehrsmilliarde

Investitionen in Bus und Bahn sind sehr beschäftigungswirksam. Eine Milliarde Euro, investiert in den Öffentlichen Nahverkehr, schafft für ein Jahr etwa 16.400 Arbeitsplätze. Wird der gleiche Betrag in Autobahnen und Schnellstraßen gesteckt, entstehen für ein Jahr etwa 10.200 Arbeitsplätze. Damit haben Investitionen in den Öffentlichen Verkehr eine um 61 Prozent höhere Beschäftigungswirkung. Der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs ermöglicht zudem den Menschen kostengünstiger unterwegs zu sein.

Autobahnausbau in Zukunft nicht mehr nötig

Seit dem Jahr 2005 stagniert der Pkw-Verkehr in Österreich, im Jahr 2008 kam es infolge der höheren Spritpreise erstmals zu einem Rückgang. Im ersten Quartal des Jahres 2009 waren am Autobahn- und Schnellstraßennetz um sechs Prozent weniger Pkw und um 15 Prozent weniger Lkw unterwegs als im Jahr 2008. In Wien hat sich in den Jahren 2007 und 2008 der Pkw-Bestand erstmals seit Beginn der Massenmotorisierung verringert. Derzeit geplante Autobahnprojekte basieren auf Verkehrsprognosen, die nicht mehr gültig sind. Anstatt unsere Kinder und Kindeskiner mit zusätzlichen Schulden für Projekte zu belasten, die nicht benötigt werden, sollte dort investiert werden, wo die Nachfrage in Zukunft gegeben ist. Im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts braucht es Ziele für die Verkehrsentwicklung und davon abgeleitet umzusetzende Maßnahmen.

Fast alle Wienerinnen und Wiener nutzen den Öffentlichen Verkehr



Engpässe bei Wagenmaterial zu befürchten

Der Boom bei der Bahn hat im Jahr 2008 vor allem im Nahverkehr vor Augen geführt, dass zusätzliches Wagenmaterial nötig ist. Überfüllte Züge oder auch Verspätungen wegen technischer Gebrechen von alten Garnituren stehen im Gegensatz zum Ziel eines kundenfreundlichen Öffentlichen Verkehrs. Neben Investitionen in das Schienennetz dürfen auch andere zentrale Bereiche wie etwa die Waggons und Zuggarnituren nicht vernachlässigt werden.

Kundenkarten für Fahrgäste attraktiver machen

Die VorteilsCard der ÖBB gilt nur für Bahnfahrten. Städtischer Verkehr und Linienbusse sind ausgenommen. In der Schweiz hingegen können mit dem so genannten Halbtax-Abo alle öffentlichen Verkehrsmittel zum halben Preis benutzt werden. Diese Halbpriekarte kostet umgerechnet 92 Euro und inkludiert Bahn, Bus und den Öffentlichen Verkehr in Städten. In Deutschland gilt das Ticket einer Bahnfahrt automatisch für die Anschlussfahrt im städtischen Öffentlichen Verkehr, wenn die Halbpriekarte verwendet wird und die Bahnfahrt länger als 100 Kilometer ist.

Ticketing ist in Österreich zu vereinfachen

Für Fahrten mit Bus und Bahn ist es in Österreich oftmals nötig, in jedem Verkehrsmittel eine eigene Fahrkarte zu kaufen. Für den städtischen Öffentlichen Verkehr jeweils ein Ticket am Abfahrts- und Zielort sowie eines für die Bahnfahrt.

In der Schweiz ist dies nicht erforderlich. Hier gibt es direkte Tickets von einem Ort zu einem anderen unabhängig davon, welche Verkehrsmittel benutzt werden. Dieses Modell ist auch für Österreich zu empfehlen.

Zudem sollten die Weichen für ein einheitliches E-Ticketing in Österreich gestellt und eine Mobility Card eingeführt werden. In den Niederlanden wird bereits an der Einführung einer Mobility Card gearbeitet.



Taktverkehr für ganz Österreich verbessern

Schlüssel für attraktiven Öffentlichen Verkehr sind häufige, regelmäßige und schnelle Verbindungen. Fahrpläne sind dann gut, wenn sie so einfach sind, dass sie im Kopf bleiben. Verbindungen von Städten ins Umland bis in den späten Abend sind wichtig, um etwa nach einem Theaterbesuch nach Hause fahren zu können. Beispielsweise fährt der letzte Zug von Wien nach Krens um 21.44 Uhr, lange bevor eine Oper, ein Theater oder ein Konzert zu Ende ist.

Im Jahr 2009 wurde ein Taktfahrplan der Bahn eingeführt. Dessen Ausweitung ist sicher zu stellen. Die dafür nötigen Infrastrukturausbauten sind mit oberster Priorität rasch umzusetzen. Weitere Verbesserungen des Taktverkehrs sind nach Schweizer Vorbild in Österreich voranzutreiben.

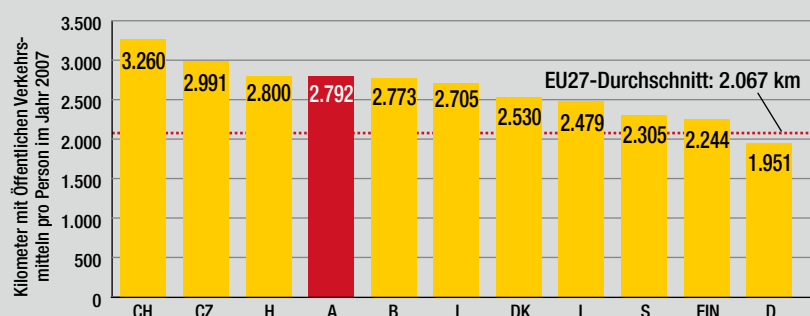
Herzstück Taktverkehr:

Ein österreichweiter Taktfahrplan mit häufigeren und regelmäßigen Verbindungen ist das Herzstück eines erfolgreichen Öffentlichen Verkehrs.

Spitzenfeld:

In Österreich wird mehr mit Öffentlichem Verkehr gefahren als im EU-Schnitt.

Österreich liegt beim Öffentlichen Verkehr im europäischen Spitzenfeld



VCÖ: Bahn und Bus Vorrang geben!



Mobilität sichern:
Das öffentliche Verkehrsnetz ist ein soziales Netz, das allen Menschen unabhängig vom Einkommen Mobilität sichert.

Der Öffentliche Verkehr wird zunehmend ein Verkehrsmittel für alle Menschen in Österreich. Im Jahr 2008 sind bereits mehr als fünf Millionen Österreicherinnen und Österreicher mit öffentlichen Verkehrsmitteln gefahren, davon rund 1,7 Millionen täglich beziehungsweise mehrmals die Woche.

Im Europa-Vergleich liegt Österreich bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Spitzenfeld. 2.792 Kilometer hat im Schnitt jede Person in Österreich im Jahr 2007 mit Bus und Bahn zurückgelegt. Klar vor Österreich liegt die Schweiz mit 3.260 Kilometer pro Person und Jahr. Österreich kann durch entsprechende Maßnahmen das Schweizer Niveau erreichen.

Aufwärtstrend beim Öffentlichen Verkehr in Österreich stärken

Guter Öffentlicher Verkehr ermöglicht Pendlerinnen und Pendlern das bequeme und kostengünstige Erreichen des Arbeitsplatzes. Je mehr Menschen Bus und Bahn nutzen können, umso weniger wird mit dem Auto gefahren. Das bringt bessere Luftqualität, weniger Lärm und weniger Staus. Und Österreich kommt seinen Klimaschutzzielen näher.

Werden die täglichen Wege im Öffentlichen Verkehr mit dem Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt, verringert sich auch die Abhängigkeit vom Erdöl. Internationale Fachleute rechnen nach Ende der globalen Wirtschaftskrise mit einem Ölpreis von 200 US-Dollar pro Fass im Jahr 2020. Eine Offensive für Bus und Bahn ist jetzt wichtig, um die Mobilität der Menschen in Österreich in den kommenden Jahren zu sichern.

Maßnahmen

Österreichweiten Taktfahrplan ausweiten

Der Taktfahrplan soll in Österreich bis zum Jahr 2013 eingeführt werden. Die Umsetzung dafür ist sicherzustellen.

Halbpreiskarte für alle öffentlichen Verkehrsmittel einführen

In Österreich braucht es nach Schweizer Vorbild eine Halbpreiskarte, die für alle öffentlichen Verkehrsmittel gilt.

Ticketsystem vereinfachen

Die Ticketsysteme sind zu vereinfachen, etwa durch ein einheitliches elektronisches Ticketing.

Nahverkehrsmilliarde beschließen

Um den Nahverkehr fit für wachsende Nachfrage zu machen, braucht es mehr Verbindungen und deren Finanzierung.

Modernisierung des Wagenmaterials forcieren

Um zusätzliche Verbindungen anbieten zu können, braucht es zusätzliche Zugarnituren.



DI Martin Blum, VCÖ-Verkehrspolitiker:

„Es fahren in Österreich so viele Menschen wie noch nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Finanzkrise und mittelfristig wieder steigende Spritpreise werden noch mehr Menschen zum Umstieg auf Bahn und Bus motivieren. Damit es in Zukunft zu keinen Engpässen kommt, muss jetzt rasch in Verbesserungen investiert werden.“



Spenden an das VCÖ-Forschungsinstitut sind steuerlich absetzbar.
Konto: PSK 7.540.714