

Stunden-Takt zwischen Landeshauptstädten muss eine Selbstverständlichkeit sein Ausschreibung Städteverbindungen Salzburg–Graz und Linz–Graz sauberste Lösung

- Bayern macht es erfolgreich vor: München–Salzburg/Kufstein neuer Betreiber
- Voraussetzung: Bund legt Mindestbedienqualität fest
- Nachfrage bei attraktivem Angebot gegeben
- Facebook-Gruppe „Graz am Abstellgleis – stoppt die Zugstreichungen!“ gegründet

Die Bundesregierung muss es endlich schaffen, die verkehrspolitische Verantwortung für ein flächendeckendes Bahnangebot zu übernehmen. Es kann und darf nicht sein, dass das Bahnangebot auf der Hauptstrecke Wien–Salzburg ab Dezember 2011 ca. 57 Züge je Richtung haben wird und damit die Landeshauptstädte Wien, St. Pölten, Linz und Salzburg bedient werden. Gleichzeitig werden die restlichen Landeshauptstädte vom Bahnverkehr weitgehend abgehängt werden.

Wenn der ÖBB Personenverkehr sich aus wirtschaftlichen Gründen von diesen Destinationen weitgehend zurückziehen will, weil seitens des Bundes nur mehr drei Zugpaare finanziert werden, müsste das Verkehrsministerium den Zugverkehr im Falle Salzburg–Graz ausschreiben, um den Bestbieter zu ermitteln. So jedenfalls geschieht es im benachbarten Bayern, das den Nahverkehr München–Salzburg bzw. Kufstein im Wege der Ausschreibung ab 2013 an die Veolia Verkehr vergeben hat, die DB Regio hatte das Nachsehen.

Die nicht Durchführung einer Ausschreibung führt dazu, dass die Busbetreiber aufgrund der Einstellungsankündigung der ÖBB Morgenluft wittern. Drei Betreiber haben bereits um Konzessionen angesucht, womit der Verkehr wieder einmal erfolgreich von der Schiene auf die Straße verlegt werden würde. Das Ziel sollte eigentlich der umgekehrte Weg – von der Straße auf die Schiene – sein. Gänzlich ausgeklammert wird dabei, die personalpolitische Komponente, dass damit Eisenbahner unsicheren Zeit entgegengehen. Nachdem viele von ihnen abgesicherte Dienstverträge haben, ein kostspieliges Unterfangen.

Vorweg wäre es notwendig, dass das Verkehrsministerium ein Mindestangebot zwischen allen Landeshauptstädten definiert und das muss ein Stundentakt sein. Die Argumentation des Verkehrsministeriums ist unrichtig, für diese Strecken gäbe es wenig Nachfrage. Die Ursachen liegen in der langen Fahrzeit von über vier Stunden, teils verursacht durch fehlende Streckenausbauten, Langsamfahrstellen und altem Wagenmaterial bestehend aus Lok und Waggon statt schneller Triebwagen. Des Weiteren darf nicht übersehen werden, dass ein nicht unerheblicher Teil der Fahrgäste auch aus den inneralpinen Regionen (z.B. Ennstal) gewonnen wird, die ansonsten wohl auf das Auto umsteigen werden – der Bus verliert gegenüber dem Auto mit Sicherheit.

Der Verein „FAHRGAST Graz/Steiermark“, Mitglied bei probahn ÖSTERREICH, hat an die ÖBB ein schlüssiges neues Konzept, unter dem Motto „Verbinden statt Trennen“ herangetragen, dass bei den ÖBB zwar wohlwollend aufgenommen wurde, aber mangels Zuzahlung von Bund und Ländern von den ÖBB nicht aufgegriffen wurde.

„Verbinden statt Trennen“ bedeutet: Schon jetzt bestehen sowohl auf der Pyhrn-, der Ennstal- als auch auf der Schoberpassstrecke rasche REX-Verbindungen (Eilzüge). Diese Züge wären zusammen mit den Intercity-Zügen Graz–Salzburg zum „Interregio“ zu verknüpfen. Damit wären Graz, Salzburg und Linz alle zwei Stunden direkt und ohne Umsteigen miteinander verbunden. Lässt man diese Züge jede Stunde abwechselnd mit den Salzburger Zügen verkehren, ergibt sich ein Stundentakt von Graz nach Leoben mit weniger als einer Dreiviertelstunde Fahrzeit, der die Attraktivität dieser Bahnverbindung stark heben könnte.

FAHRGAST Graz/Steiermark und probahn Österreich haben eine Facebook-Gruppe mit dem Namen „Graz am Abstellgleis – stoppt die Zugstreichungen!“ gegründet, um Druck auf Verkehrsministerium und ÖBB aufzubauen und so den inneralpinen Fernverkehr langfristig zu sichern.

Für probahn ÖSTERREICH
Peter Haibach