

## **Zusätzlich MÖST-Mittel für Österreich-Takt verwenden**

- **Überangebot auf der Westbahn und Ausdünnung inneralpin**
- **Bund und Länder müssen sich auf ein Grundangebot für Bahn und Bus einigen**
- **Kalter Finanzausgleich des Bundes führt zum Kahlschlag im Öffentlichen Verkehr**
- **Infrastruktur-Ausbauten nur nach Maßgabe eines Österreich-Taktes**

Die Erhöhung der MÖSt-Mittel spült im Jahr 2011 insgesamt 450 Mio. Euro in die Kassen des Bundes und der Länder.

Bund und die Länder haben vereinbart, diese zusätzlichen Mittel für Maßnahmen im Sinne des Klimaschutzes zu verwenden, was die Länder und Gemeinden in der Vergangenheit wenig bis gar nicht getan haben.

*probahn Österreich* fordert, die zusätzlichen Mineralölsteuer-Mittel für die Finanzierung eines Österreich-Taktes zu verwenden, mit der Maxime, es müssen alle Regionen täglich mit Bahn und/oder Bus erreichbar sein.

Es geht weder an, dass der Postbus an Wochenenden (Samstag, Sonntag und Feiertagen) seinen Betrieb gänzlich einstellt, noch dass manche Landeshauptstädte je nach Lage ein äußerst geringes Zugverbindung haben. Wie beigefügte Grafik (Quelle: vida) aufzeigt, sieht der Fahrplan 2012 zwischen Wien und Salzburg 61 direkte Fernverkehrszüge täglich vor (in jede Richtung), aber zwischen Wien und Graz nur 16, nach Klagenfurt gar nur 8. Die Fernverkehrsverbindungen Linz – Graz gibt es gar nicht mehr (zwischen der zweit- und drittgrößten Stadt Österreichs !); zwischen Salzburg und Graz soll es nur noch 3 Verbindungen täglich geben, statt 6. In der Destination Innsbruck – Graz ist noch eine einzige Zugverbindung täglich vorgesehen. Damit nimmt Österreich die Stellung eines Entwicklungslandes an.

Die Misere ergibt sich daraus, dass sich Bund und Ländern nicht auf die Finanzierung eines österreichweiten Taktfahrplanes für Bahn und Bus einigen können. Der Bund versucht, im Wege eines „kalten Finanzausgleiches“ die Finanzierung des Zug- und Busangebotes auf die Länder abzuwälzen, diese betrachten dies als Aufgabe des Bundes. Somit enden viele Bus- und Zugangebote an den Landesgrenzen.

Hier könnten die zusätzlichen MÖSt-Mittel hilfreich sein, weil sie weder das Budget des Bundes- noch das der Länder belasten, sondern zweckgebunden eine Attraktivierung der Fahrpläne auf Schweizer Niveau ermöglichen. Es ist absurd, dass es in Österreich einfacher zu sein scheint, Milliardenbeträge für teure Tunnelprojekte wie den Brenner-Basistunnel aufzubringen als das Zug- und Busangebot zu finanzieren. Dafür gibt es allerdings auch eine Erklärung, in Österreich wird zuerst gebaut und dann überlegt, welche Verkehre möglich sind. In der Schweiz gibt es Infrastrukturausbauten nur auf Basis des Taktes „Bahn 2000“.

Es scheint sowohl der Bund als auch die Länder mit diesem unhaltbaren Zustand zufrieden zu sein, die Fahrgäste sind es jedenfalls nicht, die wollen Lösungen!

*Für probahn ÖSTERREICH*  
*Peter Haibach*