

Fahrgäste zwischen Salzburg und Graz kommen unter die Räder! Fernverkehr zwischen den Landeshauptstädten ist Bundessache

- **Verkehrsministerin Doris Bures muss Pattstellung mit den Landeshauptleuten überwinden**
- **probahn ÖSTERREICH fordert Beibehaltung der sechs Fernverkehrsverbindungen und Ausschreibung des inneralpinen Zugverkehrs im nächsten Jahr**
- **Landeshauptleute sind gefordert, von sich aus aktiv zu werden**

Wie es aussieht, werden die Länder den von den ÖBB vorgelegten „Ersatz-Fahrplan“ für die beabsichtigte Einstellung von drei der insgesamt sechs Direktverbindungen zwischen Salzburg und Graz nicht annehmen. Die Begründung der Ablehnung liegt auf der Hand:

- Bisher gab es den Grundkonsens, dass Zugverkehre zwischen den Landeshauptstädten als Fernverkehr gelten und daher Bundessache sind. Ein Zwei-Stunden-Takt wie zwischen Salzburg und Graz muss bereits als Mindestangebot angesehen werden.
- Eine Teilfinanzierung eines „Ersatz-Fahrplanes“ mit Umsteigen in Bischofshofen würde eine Zustimmung der Länder dahingehendbedeuten, dass sie nicht nur Nah-, sondern auch Fernverkehre mitfinanzieren müssen. Darin wird von den Ländern ein kalter Finanzausgleich vom Bund auf die Länder gesehen.
- Die ÖBB bekommen vom Bund dynamisiert 578 Mio. Euro jährlich als „Gemeinwirtschaftliche Leistungen“, darin sind statt sechs nur drei Direktverbindungen enthalten. Die Frage stellt sich, warum?
- Eigene Berechnungen haben ergeben, dass auf Basis einer Jahresleistung von 657.000 km der Zugverkehr an die 8 Mio. Euro kostet. Die ÖBB sollen für die drei verbleibenden Direktverbindungen 5 Mio. Euro erhalten. Somit ergäbe sich eine zu finanzierende Differenz von 3 Mio. Euro. Es ist das gute Recht der ÖBB als Betreiber, diese Differenz finanziert zu bekommen, allerdings ist der Ansprechpartner das Verkehrsministerium!
- Die ÖBB begründen die Halbierung des Zugangebotes mit den geringen Fahrgastzahlen bei den Direktreisenden zwischen Salzburg und Graz. Die vom Verkehrsministerin ominöse Zahl von nur „30 Fahrgästen“ ist nicht nachvollziehbar. Eigene Zählungen an einem Samstag zeigen folgende Ergebnisse: St. Michael – Selzthal 165, Stainach/Irdning - Schladming 88, Schladming – Radstadt 114, Radstadt – Bischofshofen 120.

Nur Verkehrsministerin Doris Bures ist in der Lage, diese Pattsituation in dieser Causa zu beenden und mit Abdeckung der Differenz zumindest für die Fahrplanperiode den derzeit ohnedies mäßigen Fahrplan Salzburg - Graz aufrechtzuerhalten. Die Streichung von Intercity-Zügen zwischen Graz und Salzburg würde das integrierte System von Nah- und Fernverkehr entlang dieser Strecke wie z.B. den Taktknoten Liezen als Verteiler für den Busverkehr nachhaltig zerstören. Die Dotation für Verkehr wurde im Bundesbudget um 511 Mio. Euro erhöht, das müsste diese Finanzierung erleichtern.

Für das nächste Jahr stünde die Entwicklung eines neuen Fahrplankonzeptes „Interregio-Konzept“ an, das von *Fahrgast Steiermark* und probahn ÖSTERREICH bereits dem Verkehrsministerium und den ÖBB vorgelegt wurde.

Dabei hat die Verkehrsministerin zu berücksichtigen, dass es auch andere Betreiber - wie die WESTbahn - gibt, die daran interessiert wären, ein Angebot zu erstellen. Die sauberste Lösung wäre

wohl die Ausschreibung des inneralpinen Zugverkehrs, der nicht nur Salzburg – Graz, sondern auch Linz – Graz, Graz – Innsbruck umfassen müsste.

Auffällig ist, dass sowohl steirische Landeshauptmann Franz Voves als auch Landeshauptfrau Gabi Burgstaller, die derzeitige Vorsitzende der Landeshauptleute-Konferenz, sich in der Causa Salzburg-Graz bedeckt halten. Immerhin leben zwischen Salzburg und Graz eine Million Menschen, die sich von ihren Landeshauptleuten eine zufriedenstellende Lösung erwarten.

Es ist nicht nachvollziehbar, dass es zwischen Wien und Salzburg 57 Zugverbindungen ab Dezember geben wird, aber zwischen Salzburg und Graz nicht einmal ein Zweistunden-Takt möglich sein soll.

Für *probahn ÖSTERREICH*
Peter Haibach