

## **Dieses Budget gefährdet unseren öffentlichen Verkehr!**

Jede/r zweite ArbeitnehmerIn in Niederösterreich - immerhin 260.000 Menschen - muss in einen anderen Bezirk oder in ein anderes Bundesland zur Arbeit pendeln. Für längere Wege zur Arbeitsstätte werden bevorzugt öffentliche Verkehrsmittel verwendet, durchschnittlich an einem Werktag mit der Bahn 31,9 km und mit dem Auto 15,7 km zurückgelegt. Doch mit Fahrplanwechsel 2010/2011 kam es in NÖ zu einem beispiellosen Kahlschlag, denn es wurde auf 185 Kilometern der Personen-Eisenbahnverkehr eingestellt. Die Folgen davon sind tiefgreifend und unumkehrbar, denn eine stillgelegte Bahn kann nur mit sehr viel Aufwand reaktiviert und auf den „Stand der Technik“ gebracht werden.

SchülerInnen und ArbeitnehmerInnen, die z.B. aus Kienberg, St. Aegyd oder aus Hohenberg nach St. Pölten fahren, können dies nun nicht mehr per Direktzug tun, sondern müssen mindestens einmal umsteigen. Im ohnehin benachteiligten Waldviertel sind die beiden Bezirkshauptstädte Waidhofen/Thaya und Zwettl von der Bahn abgeschnitten - unzureichende Buskonzepte sind der Ersatz. Der Waldviertelbus ist z.B. nur sehr schlecht auf die noch bestehenden Eisenbahnlinien abgestimmt. SchülerInnen benötigen nun viel länger zu ihrer Ausbildungsstätte. Seit der Betrieb der Ybbstalbahn nach Unwetterschäden weitgehend eingestellt wurde, zeigt sich ein markanter Gästeschwund in der Region. Ähnliches wird auch für die Wachau befürchtet, wenn den vielen RadtouristInnen die Bahn nicht mehr im Stundentakt zur Verfügung steht. Dass mit Stilllegung der Donauuferbahn die einzige hochwassersichere Verkehrsverbindung weggefallen ist, haben die BewohnerInnen der Wachau schon Anfang des Jahres schmerzlich zur Kenntnis nehmen müssen.

Budgetnöte werden für den Ersatz von Regionalbahnen durch billigere Busse stets ins Treffen geführt. Aber während die für die Sanierung der Ybbstalbahn notwendigen sechs Millionen Euro angeblich fehlten, wurde in Waidhofen/Ybbs um 60 Millionen Euro vom Land der rund 1 km lange „Citytunnel“ gebaut! Da Bahnen generell attraktiver als Busse sind (Fahrradmitnahme, Laufruhe, mehr Bewegungsfreiheit, Toiletten usw.), werden viele Fahrgäste in NÖ nun ausbleiben und auf das eigene Auto umsteigen.

## **Es braucht ein Budget, das unseren öffentlichen Verkehr sichert!**

Insgesamt hat der öffentliche Verkehr in Österreich einen jährlichen Finanzbedarf von etwa 2,5 Milliarden Euro zur Deckung der laufenden Kosten. Etwa ein Drittel davon zahlen die BürgerInnen direkt mittels Fahrkarten, den Rest über Steuergelder als Zuschüsse. Dafür legen die Menschen in Österreich mit Öffis rund 23 Milliarden Personenkilometer zurück. Einen Fahrgast einen Kilometer zu befördern, kostet also durchschnittlich 11 Cent. Fährt dieselbe Person mit dem PKW, so zahlt sie dafür im Schnitt 35 Cent. Auf diesen Betrag kommt man, wenn man das amtliche Kilometergeld (42 Cent) durch den durchschnittlichen Besetzungsgrad eines Autos (1,2 Personen)

dividiert. Wandert also ein Fahrgast durch ein verschlechtertes – weil „eingespartes“ – Öffi-Angebot zum Auto ab, so verdreifachen sich die zu bezahlenden Kosten! Werden auch nur zwei Prozent der Öffi - Nutzer vergrault, so steigen die gesamten Verkehrskosten um mehr als 100 Millionen Euro!

Budgeteinsparungen sind letztlich also extrem teuer!

<b>Eingestellte Strecken</b>	<b>Streckenlänge</b>	<b>Besitzer</b>
Ybbstalbahn	54 km	Land NÖ
Mank - Ober Grafendorf	19 km	Land NÖ
Emmersdorf - Krems	36 km	Land NÖ
Waidhofen/Thaya - Schwarzenau	10 km	Land NÖ
Zwettl - Schwarzenau	23 km	ÖBB
Kienberg-Gaming - Scheibbs	11 km	ÖBB
Markt St. Aegydt - Schrambach	23 km	ÖBB
Bad Pirawarth - Sulz Museumsdorf	9 km	ÖBB
<b>Summe</b>	<b>185 km</b>	

Tabelle: Opfer der Stilllegung