

Hintergrundpapier zum Pressegespräch

von

Gabriela Moser

NR-Abg., Verkehrssprecherin der Grünen

Amrita Enzinger

LT-Abg., Verkehrssprecherin der NÖ Grünen

**1 Jahr Zusperr-Einigung BMVIT/Land/ÖBB
bei den NÖ Regionalbahnen:
Zwischenbilanz und Initiativen der Grünen**

Wien, 14.1.2011

Zusperr-Politik statt Reform, Regionen und Fahrgäste am Abstellgleis

Die Zukunft der Bahn in der Fläche und des Öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs generell ist seit langem eine brennende, ungelöste verkehrspolitische Frage, zuletzt immer brisanter angesichts einseitiger Einspar-Fokussierung der Öffentlichen Hände und der ÖBB. Organisation und Finanzierung des Nah- und Regionalverkehrs in Österreich sind hoch komplex und wenig transparent. Seit vielen Jahren weisen Experten, Rechnungshof und Grüne darauf hin, dass die vielen Mitspieler und Finanztöpfe die Effizienz und die Erreichung verkehrspolitischer Ziele blockieren, die mangelnde Transparenz auf Kosten von Menge und Qualität des Angebots geht und überdies Widersprüche zum geltenden EU-Recht bestehen. Dieser Zustand ist für das Zugs- und Bus-Angebot, das die Fahrgäste vorfinden, und für die SteuerzahlerInnen als Finanziere nachteilig: Es gibt weniger Bahn und Bus als möglich für mehr Geld als nötig. Reformen, die mehr und besseren Öffentlichen Verkehr zu zumutbaren Kosten für Fahrgäste und Allgemeinheit bringen, sind daher längst überfällig.

Bei einer konstruktiven Nahverkehrsreform mit diesem Ziel ginge es insbesondere

1. um die Zusammenführung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung, beispielsweise durch echte Regionalisierung mit Übertragung der nötigen Mittel wie in Deutschland - und
2. um Klärung der diffusen und bislang stets zum Nachteil der Fahrgäste interpretierten Grenzbereiche. Jüngstes diesbezügliches schlechtes Beispiel ist die Tatsache, dass die ÖBB zwar seit Jahren ohne BMVIT-Einschreiten viele Mio Euro Bundes-Nahverkehrs-Geld in den Fernverkehr abzweigen konnten, nun die Mit-Finanzierung der ÖBB-Direktzüge zwischen Linz und Graz jedoch vom BMVIT plötzlich wegen Unzuständigkeit bzw. fehlender rechtlicher Deckung abgelehnt wird!

Seit einem vor 5 Jahren gescheiterten Reformversuch bleibt die Bundesregierung jede Initiative für konstruktive Nahverkehrs-Reformen schuldig, trotz Verankerung des Themas in den SPÖ-ÖVP-Regierungsübereinkommen. Nicht einmal die EU-Widrigkeiten werden ernsthaft bereinigt, man kann sich – wie demnächst bei der Novelle des ÖPNRV-Gesetzes – nur mit jahrelanger Verspätung zu absoluten Minimal-Änderungen durchringen.

Mit dem Öffentlichen Verkehr in den Regionen kann man allerdings auch anders als konstruktiv verfahren. Und hier sind die Regierenden in Bund und Ländern in unheiliger Allianz mit einäugigen Kosten-Optimierern bei ÖBB&Co hochaktiv! Nicht weniger als 70% der Langsamfahrstellen im ÖBB-Netz, die Leistungsfähigkeit und Pünktlichkeit massiv beeinträchtigen, sind auf den Regionalbahnstrecken – ein klares Indiz für die jahrelangen Unterlassungssünden bei der Streckenerhaltung, denen das BMVIT als Aufsichtsbehörde und politisch tatenlos zusieht, obwohl BM Bures selbst in Briefen die Versäumnisse beklagt. Verkehrsministerin Doris Bures schaut dem Total-Rückzug der Schiene aus der Fläche zu, ja treibt diesen mit ihrem Stab und „kongenialen“ Landes-Partnern sogar mit Nachdruck voran. Niederösterreich hat ein besonders schwarzes (bzw. „schwarz-rotes“) Öffi-Jahr hinter sich.

14.1.2010: „Grundsatzvereinbarung“ Land NÖ/ÖBB/BMVIT samt Sideletter – der offizielle Startschuss zum Zusperr-Konzert bei den NÖ Regionalbahnen

In der „Grundsatzvereinbarung“ BMVIT-ÖBB-Land Niederösterreich über die Zukunft der NÖ Regionalbahnen vom 14. Jänner 2010, deren Abschluss sich heute zum ersten Mal jährt und die in der NÖ Landesregierung von ÖVP, SPÖ und FPÖ beschlossen wurde, wurde kurz zusammengefasst folgendes vereinbart:

- Der Bund, vertreten durch das BMVIT, wird die politische Verantwortung für große Teile des Regionalbahnnetzes in Niederösterreich – 28 Strecken, davon 10 unter mehr oder minder umfangreichem Betrieb – und für die Zukunft dieser Strecken los. Nebenbei kann damit auch die Verantwortung für 1.532 Eisenbahnkreuzungen ad acta gelegt werden, sicher eine Erleichterung für die Zuständigen im BMVIT, die zuletzt bereits mit der Frage überfordert waren, wie viele solche unfallträchtige Kreuzungen es in Österreich überhaupt gibt. Beides zu einem günstigen Preis, denn verpflichtet hat sich der Bund nur zur allen anderen Eisenbahnunternehmen neben den ÖBB auch zustehenden bescheidenen Förderung von Infrastrukturinvestitionen nach dem Privatbahngesetz und (nur für in Betrieb bleibenden Schmalspurstrecken) zur anteiligen Weiterzahlung der bisher an die ÖBB bezahlten Mittel für Gemeinwirtschaftliche Leistungen.
- Die ÖBB müssen ihre gesetzwidrig (aber ohne Einschreiten der obersten Aufsichtsbehörde im BMVIT) und teils auch vertragswidrig unterlassenen Erhaltungs-Investitionen in zahlreiche NÖ Regionalbahnstrecken nicht nachholen, sondern werden diese sichtlich lästige Verantwortung für eine in Raten bis 2014 fällige Abschlagszahlung von 64,5 Mio Euro ebenfalls los. Eine bescheidene Summe, können doch durch die Übertragung ans Land NÖ bzw. die NÖVOG neben dem Wegfall des aufgelaufenen Investitionsrückstaus laut ÖBB selbst jährlich fast 10 Mio Euro an laufenden Betriebsführungs- und Erhaltungsaufwendungen erspart und eine Rückbau-Rückstellung in der ÖBB-Infrastruktur-Bilanz von fast 50 Mio Euro aufgelöst werden. Dieser Teil des Deals rechnet sich also für die ÖBB schon nach wenig mehr als einem Jahr!
- Das Land NÖ/NÖVOG übernimmt das Eigentum an diesen Strecken – wobei auch die 10 Anfang 2010 noch ganz oder teilweise in Betrieb stehenden Strecken in unbefahrbar bzw. nahezu unbefahrbar Zustand mit nicht weniger als 59 seit Jahren nicht sanierten Langsamfahrstellen von 10 oder 20 km/h waren – und die politische Verantwortung für ihre Zukunft. Das Land legt auch noch 15 Mio Steuergeld sofort drauf, womit die ÖBB ihre 2010er-Bilanz aufpolieren können. Dabei hätte das Land mindestens bei den Schmalspurstrecken einklagbare Verträge in der Hand gehabt, um das Nachholen der jahrelang gesetz- und vertragswidrig unterbliebenen Erhaltungsmaßnahmen durch ÖBB/Bund zu erzwingen! Weiters stimmte das Land via „Sideletter“ weiteren massiven Rücknahmen des Zugsangebots auf bei den ÖBB verbleibenden Strecken und deutlich höheren Zahlungen für das verbleibende – verschlechterte! – Angebot zu.

Zwei Gewinner also – bzw. einer, weil ja sowohl auf ÖBB- als auch BMVIT-Seite nur die (finanziellen) Interessen der ÖBB-Infrastruktur-AG vertreten wurden.

Sowie ein dritter Beteiligter – NÖ –, der sich entweder über den Tisch ziehen ließ oder sowieso auch nichts anderes als Rückzug und Zusperren im Sinn hatte – siehe die entsprechende „Studie“ von NÖ-Spitzenbeamten Zibuschka von 2008 – und dem die mit dieser Vereinbarung geschaffenen finanziellen und sonstigen Sach“zwänge“, unzureichenden Deckungsbeiträge für das Vereinbarte etc. daher letztlich gelegen kommen.

Zusammen ergibt das (Zitat BM Doris Bures) „Verhandlungen auf gleicher Augenhöhe“ mit einem „Erfolg für alle Beteiligten“.

Nur dumm, dass die SteuerzahlerInnen und die Fahrgäste in den Regionen nicht unter diesen „Beteiligten“ waren und neben der Umwelt und dem Klima die im Zuge dieses Kuhhandels fertig vereinbarte, ihnen vorgesetzte Suppe nun nur mehr auslöffeln können.

Vollmundige Versprechungen zu den NÖ Regionalbahnen rund um den 14.1.2010 ...

Nach den unmissverständlichen Pro-Bahn-Aussagen hoher NÖ Polit-Repräsentanten hätten unbefangene BeobachterInnen bei der Einigung vor einem Jahr dennoch von einer rosigen NÖ Bahn-Zukunft ausgehen können:

So äußerte der NÖ Landeshauptmann Erwin Pröll bei der Präsentation der Grundsatzvereinbarung:

„... neue Perspektiven im Nahverkehr in Niederösterreich... bedeutet, dass wir Herr im eigenen Haus sind und wir nach den Bedürfnissen des Landes diese Strecken entsprechend nutzen können ...“

Und in anderem Zusammenhang meinte Pröll:

„... Es ist selbstverständlich, dort, wo Eigeninitiative, Einsatzbereitschaft und Kooperationswille so ausgeprägt sind (...) solche Initiativen zu fördern und zu verstärken. Deshalb hat das Land NÖ zu Beginn dieses Jahres beschlossen, (...) Bahnen (...) wieder in das Eigentum des Landes zu übernehmen.“ (ein Schlag ins Gesicht der so von NÖVP-Seite verspotteten Engagierten an der damals bereits „abgedrehten“ Ybbstalbahn)

Der zuständige NÖ Landesrat Johann Heuras tönte in den Wochen und Monaten nach der Grundsatzvereinbarung:

„Wir haben die Bahnen ja nicht übernommen, um sie zu sperren.“

„Wir haben die Wachaubahn gesichert, die Donauuferbahn wird wieder belebt.“ (Juli 2010!)

„Wir werden den Betrieb von St. Pölten nach Mariazell für PendlerInnen, SchülerInnen und TouristInnen aufrecht erhalten ... und verbesserte Infrastruktur anbieten.“ (für letzteres ist wohl das fehlende Bahnsteigdach für die Mariazellerbahn am für Unsummen neu gebauten Bahnhof in St. Pölten der Startschuss?!),

„... da wir am Beginn einer neuen Ära der Eisenbahnen in NÖ stehen (...): Eisenbahnen, bei denen das Land NÖ ‚den Takt vorgeben‘ und die Rahmenbedingungen gestalten kann (...) haben deshalb zu Beginn des Jahres ein Grundsatzübereinkommen abgeschlossen, das die ‚Weichen wieder in die richtige Richtung zur Eisenbahn‘ stellt ...“

Wem die Bahn-Antipathie und Straßenbau-Euphorie maßgeblich Beteiligten wie des NÖ Landeshauptmanns Erwin Pröll oder des in Doppelrolle involvierten NÖ Verkehrs-Spitzenbeamten und (bis Sommer 2010) ÖBB-Aufsichtsrats Friedrich Zibuschka hingegen bekannt war, der nahm, Verhandlungsergebnis und vollmundige Ansagen danach entsprechend nüchterner zur Kenntnis.

Auch die mit großem zusätzlichem Aufwand an Steuergeld von der NÖ Volkspartei mit LR Heuras betriebene Plakat- und Inseratenkampagne in den betroffenen Regionen, die geradezu krampfhaft versuchte, die Verantwortung für die nunmehr noch unbefriedigendere Regionalbahn-Lage im Land ausschließlich anderen zuzuschieben, nährte Zweifel am beteuerten Weg des Schienen-Regionalverkehrs in NÖ in eine erfreuliche Zukunft.

... und was blieb davon?

Mittlerweile besteht kein Zweifel mehr, dass die Öffentlichkeit in dieser NÖ-Regionalbahn-Causa belogen wurde und wird, dass sich die Balken biegen. Alle Beteiligten, insbesondere aber die führend involvierten NÖVP-Vertreter sind mit Unwahrheiten und rechtlichem Getrickse auf Zerstörungskurs bei den NÖ Regionalbahnen. Einige Beispiele:

* Was blieb von der „Wir-übernehmen-ja-nicht-um-zu-sperren“-Ansprache?

Auf 9 der 10 unter Betrieb übernommenen Strecken wurde der Betrieb nach unter laut Experten sittenwidrigen Biegungen des geltenden Rechts durchgezogenen Verfahren „fristgerecht“ spätestens mit Dezember 2010 eingestellt, darunter auf der Donauuferbahn in der Wachau. Einzig bei der Mariazellerbahn geht es weiter, auch hier ist aber zumindest offen, ob die vorgesehenen Mittel zur Erfüllung aller Versprechen reichen. Die Einstellung des fahrplanmäßigen Verkehrs auf der Bergstrecke ist nicht auszuschließen.

* Was blieb von der „Sideletter-gibt's-keinen“-Unwahrheit?

Noch im September 2010 wies das Büro von Verkehrslandesrat Johann Heuras medienöffentlich strikt zurück, dass es geheime Zusatzvereinbarungen gebe und dass die Schließungen mit der ÖBB vereinbart seien, man habe Schließungen auch nicht akzeptiert. Alles Unsinn, hatten die Grünen doch den Sideletter schon im Jänner 2010 dem Inhalt nach bekannt gemacht und zum Zeitpunkt der zitierten Heuras-Aussagen samt Zibuschka-Bestätigung im Original zugänglich gemacht.

* Was blieb von der „von-nichts-gewusst“-Behauptung?

Das Protestgeheul der NÖVP-Spitze gegen die am 14.1.2010 mitvereinbarten Angebotsrücknahmen bis hin zu den landesweiten Plakatkampagnen, wonach SPÖ, Bund und ÖBB schuld sind, sind völlig unglaubwürdig, die Landesregierung hat all dies mit der Unterschrift unter Grundsatzvereinbarung und Sideletter akzeptiert.

Unterm Strich: 660.000 Zugkilometer sind 2010 von NÖVP, ÖBB und BMVIT in Niederösterreich gestrichen worden. Jeder 30. Zug fährt damit nicht mehr. Was das bedeutet: Güter auf die Straße, mehr Lkws, mehr Autos, mehr Lärm, mehr Ärger, mehr Unfälle, mehr Umwelt- und Klimabelastung ...

Verfahren zur Einstellung der NÖ Regionalbahnen: sitten- bis rechtswidrig

Das Trauerspiel rund um die NÖ Regionalbahnen ging wie vom NÖVP-Zuspererteam mit LH Pröll und LR Heuras an der Spitze geplant voran. Rechtlich war eine Reihe von Auffälligkeiten zu verzeichnen.

So kaufte das Land NÖ mit der Vereinbarung vom 14.1.2010 samt fix festgelegtem Datum für die Eigentumsübertragung fast 30 Schienenstrecken, obwohl weder Land noch NÖVOG über die erforderlichen Konzessionen verfügte und - nachdem die einzige diesbezüglich qualifizierte Person bei der NÖVOG geschasst wurde, um für einen NÖVP-Günstling Platz zu machen - auch über kein Personal mit der zum Erwerb dieser Konzessionen rechtlich erforderlichen Qualifikation. Es hatte das Land also um viel Steuergeld (15 Mio) etwas gekauft, was es gar nicht benutzen und besitzen darf. Erst infolgedessen entstand der Zeitdruck, das eisenbahnrechtliche Einstellungsverfahren „um jeden Preis“ im Lauf des Jahres 2010 abzuschließen, solange es sich formal noch um ÖBB-Strecken handelte.

In der deshalb nach dem Sommer 2010 ausgebrochenen Hektik sind weitere rechtliche „Hoppalas“ passiert. So ist nach Eisenbahnrecht zum Nachweis des fehlenden wirtschaftlichen Interesses vor der rechtlich korrekten Einstellung einer Strecke eine „Interessentensuche“ für Übernahme und Betrieb vorzunehmen. Für die schon gesperrten bzw bis Ende 2010 zur Sperre vorgesehenen Strecken fand diese Interessentensuche vom Land NÖ im Wege der NÖVOG „für die ÖBB-Infrastruktur AG“ dennoch erst im September 2010 statt.

Es handelte sich in vielerlei Hinsicht um eine „Pseudo-Suche“, die nicht geeignet war, einen – auch eisenbahnrechtlichen – letzten Anschein von Seriosität zu wahren. Das macht nicht nur die medienöffentliche Aussage des federführenden Landesbeamten Zibuschka vom 13.9. (also bereits kurz nach Beginn der Suche), es handle sich um einen „rein formal-juristischen Akt“, klar: Es wurde etwa die gerade zweiwöchige „Suche“ nach Interessenten (10.-24.9.) per Wortspende des Landesrats in einem Artikel einer regionalen Wochenzeitung für einzelne Interessierte und bestimmte Strecken bis 15.10. „verlängert“, diese Frist wurde auch in einzelnen anderen Medienberichten nach ihrem Ablauf genannt, NÖVP-LR Heuras selbst sprach in einem Medienbericht von „es gab zwei Termine für Angebote“ - zugleich wurden aber am 25.9. eingelangte Interessensbekundungen/Angebote anderer Interessenten für eine dieser Strecken wegen Fristverspätung nicht berücksichtigt!

Rechtlich ist die Vorgangsweise von Land NÖ, NÖVOG, ÖBB und Bund unter anderem auch aus folgenden Gründen fragwürdig:

1. Interessentensuche erst ein dreiviertel Jahr nach den definitiven politischen und privatrechtlich bindenden Stilllegungs-Entscheidungen und Monate nach Beginn der entsprechenden Zahlungen – eine Farce, und klar gegen Geist und Intention des Eisenbahngesetzes.
2. Durchführung durch die NÖVOG wegen womöglich fehlender Vertretungsbefugnis für die ÖBB, der die Strecken zu diesem Zeitpunkt noch gehörten, fragwürdig.
3. Willkürliche Festlegung einer Frist von nur 2 Wochen soll offensichtlich qualifizierte Angebote verhindern – sittenwidrige Umgehung des eigentlichen Zwecks des Eisenbahngesetzes, Betreiber zu finden, also Verstoß gegen §879 ABGB. Auch in Anlehnung an das Bundesvergaberecht, an dessen Fristen sich die NÖVOG sonst zB bei der Bindungsfrist der Angebote etwa anlehnte, hätte die Frist mindestens viermal so lange sein müssen.
4. „Kein öffentliches Geld“ als zentrale Vorgabe – angesichts der öffentlichen Zahlungen für die ÖBB-Infrastruktur in Mrd. Höhe und der künftigen öffentlichen Zahlungen für die NÖVOG-Infrastruktur unverständlich, weiters in offenem Widerspruch zum Privatbahngesetz des Bundes und potenziell gleichheitswidrig. Auch für den ersatzhalber versprochenen Busverkehr sind selbstverständlich beträchtliche Zahlungen öffentlicher Gelder nötig, für den angepeilten Ersatz von Bahnstrecken durch Radwege fließt (Beispiel Ybbstalbahn) sogar weit mehr Geld als für die Sanierung der Bahnstrecke nötig gewesen wäre. Ob diese Null-Euro-Vorgabe überdies dem Eisenbahngesetz entspricht, dem zufolge die Interessenten auf Basis „kaufmännisch gerechtfertigter Bedingungen“ gesucht werden müssen, ist zudem fraglich. (Nur am Rande ist hier zu erwähnen ist, dass diese „Null-Euro-Vorgabe“ als entscheidender Eckpunkte der Interessentensuche erneut klar im Widerspruch zu öffentlichen Aussagen von LH Erwin Pröll steht, der etwa im Rahmen der Aktuellen Stunde des NÖ Landtags am 25.2.2010 meinte, jeder habe die Chance, eine Bahn zu übernehmen: „Das Land unterstützt sie dabei. (...) Ich garantiere dir, das Land fördert das!“ – die Unehrllichkeit findet also auch hier ihre Fortsetzung!)

5. Aus EU-rechtlicher Perspektive sind grundlegende Transparenz- und Nicht-Diskriminierungsgebote verletzt, die der EuGH etwa für die Vergabe von Dienstleistungskonzessionen (für die es ja auch kein formelles Vergabeverfahren im Rahmen des Vergaberechts gibt) aus den Grundfreiheiten des EG-Vertrags in ständiger Rechtsprechung seit dem Fall „Telaustria“ hergeleitet hat: Ein Mindestmaß an Information, Öffentlichkeit (und natürlich auch Zeit) ist unabdingbar, damit potenziellen Interessenten auch aus einem anderen Mitgliedstaat ermöglicht wird, abzuschätzen, ob sie am Gegenstand interessiert sein könnten und sich bewerben möchten. In ähnlicher Weise nicht unerheblich ist die ständige Praxis der EU-Kommission in der Beihilfenprüfung: Bei der Kontrolle, ob nicht öffentliches Eigentum „unter Marktpreisen“ verkauft und damit ein bestimmtes Unternehmen (Käufer) einen Vorteil im Sinne von Art. 107 VAEU erhält (und andere im Gegenzug einen Nachteil), gilt stets die Durchführung einer ordentlichen (!) Interessentensuche bzw. einen Feilbietungsverfahrens als Beleg dafür, dass tatsächlich zu Marktpreisen veräußert wurde.
6. Unterm Strich gesetz- und sittenwidrig, EU-rechtlich bedenklich und u.a. wegen faktischer bzw. potenzieller Ungleichbehandlung verfassungsrechtlich sehr fragwürdig.

Vor diesem Hintergrund unterstützen die Grünen insbesondere rechtliche Schritte einzelner abgewiesener Interessenten mit Mitteln der aus Abgeordnetengehältern gespeisten Bürgerinitiativen-Fonds von Landes- und Bundes-Grünen.

Anschließend brauchte es dann auch noch einen auf Antrag binnen vier Tagen (übers Wochenende!) ergangenen massgeschneiderten Erlass des BMVIT, um den Landeshauptmann zu ermächtigen, die dauernde Einstellung der Strecken zu bewilligen. Damit ist allerdings letztlich klar, dass der Landeshauptmann die Strecken zusperrte - anders als rund um den 14.1.2010 und danach u.a. auf Plakaten der NÖVP behauptet.

Selbst bei den Nachfolgeverkehren und Buskonzepten stellt sich die Frage, ob die Bestellungen nicht rechtswidrig sind, da nach „gutem NÖVP-Brauch“ die Gemeinden maximal Wünsche äußern dürfen. Hingegen ist nach dem ÖPNRV-Gesetz des Bundes (§§ 11 und 13) die Planung und insbesondere der Abschluss von Verträgen für Verbesserungen im Busverkehr eindeutig gemeinsame Zuständigkeit von Ländern UND Gemeinden!

Wie sieht es in den Regionen heute aus? Einige Schlaglichter

Ybbstalbahn: Das Konzept, die Bahn abzutragen und einen Radweg auf der Trasse zu errichten, obwohl ein paralleler Radweg ohne Zerstörung der Bahn um einen Bruchteil der Mittel möglich ist, soll 2011 offenbar trotzdem durchgezogen werden. Interessenten und Angebote im Verfahren wurden abgelehnt.

Donauuferbahn: Anders als von LR Heuras noch im Sommer 2010 behauptet wurde die Bahn nicht „gesichert und wiederbelebt“, sondern der Linienverkehr eingestellt. Interessenten und Angebote wurden abgelehnt. PendlerInnen und Radtouristen bleiben auf der Strecke. Trotz einer erst kürzlich erfolgten Investition von mehreren Mio Euro in eine neue Haltestelle beim Campus in Krems, trotz entsprechendem Ersuchen der ÖBB (!) und trotz gravierenden Problemen, den stattdessen eingerichteten Busverkehr zum Kremser Bahnhof abzuwickeln (fehlender Umkehrplatz beim Campus) verweigern Land und NÖVOG die Bedienung selbst dieses kleinen Abschnitts!

Thayatalbahn: Interessenten und Angebote wurden abgelehnt, die von ÖVP-Verkehrsstaatssekretär Kukacka und LH Pröll abwärts eingegangenen und medial getrommelten Vereinbarungen mit Tschechien zum Ausbau (die Tschechien umgesetzt hatte!) beerdigt, die Angebote großer Unternehmen der Region (Holz), den Schienentransport auszuweiten, ignoriert.

Traisental: Der Personenverkehr wurde trotz vehementer Proteste der Region und der verladenden Unternehmen an der Strecke (u.a. Metallverarbeitung) ab Schrambach eingestellt. Die Züge fahren aus betrieblichen Gründen dennoch leer, ohne Fahrgäste, nach Freiland weiter, dann wieder ebenso leer nach Schrambach zurück. Ähnliche Spielchen sind von der „Inneren Aspangbahn“ südlich von Wien bekannt, wo zwar die SchülerInnen und PendlerInnen auf den stauanfälligen Bus umsteigen müssen, der Zug aber trotzdem leer zum Ziel in Wien weiterfährt und wieder zurück.

Zurück an die Traisen: Der Busverkehr auf der Strecke ins innere Traisental wurde zugleich um 50% reduziert – von den landesseitig im Zusammenhang mit der Grundsatzvereinbarung und den Buskonzepten versprochenen Verbesserungen ist hier also keine Spur, gerade im Bez. Lilienfeld mit seinen großen Entfernungen – zB zu Fachärzten nach St.Pölten – sind längere Wartezeiten und Bahn-Bus-Umsteigzwänge für Viele ein schlimmer Einschnitt.

Erlaufstal: Die Strecke wurde ab Scheibbs eingestellt, obwohl weniger Kilometer weiter direkt bei einer bisher bestehenden Bahnhaltestelle eine attraktive NÖ Landesausstellung mit erfahrungsgemäß hunderttausenden Besuchern in Vorbereitung ist!

Weinviertel: Im Museumsdorf Niedersulz investiert das Land ebenfalls im Zusammenhang mit einer Landesausstellung 9 Mio (!) Euro - die Bahnanbindung wird hingegen eingestellt!

Auch die vom Land NÖ als Zukunftsmodell bejubelten regionalen Buskonzepte sind vielfach kein Ruhmesblatt: Vor allem im Waldviertel gibt es zahlreiche grobe Mängel – so werden wie in Zwettl gar Bahnhöfe nicht angefahren, auch werden verbreitet alte, keineswegs barrierefrei benutzbare Busse eingesetzt, im Schülerverkehr wurden im Gegenzug zu Einsparungen Sicherheitsprobleme an neuen Umsteigepunkten geschaffen ...

Verbreitet sind auch schleichende Verschlechterungen – zunächst zusätzlich eingeführte Schnellbusse ersetzen letztlich den „Normalverkehr“; generell wird bei der Umstellung auf Busse der Wochenend-Verkehr pauschal eingespart; die Vorteilscard gilt „natürlich“ auch nicht im Bus, denn Halbpaspässe und Netzkarten für alle Öffis wie in der Schweiz sind in Österreich laut Bures und ÖBB unmöglich – weil die Abrechnung so kompliziert sei – die seit Jahren verschuderte Reform bei der Öffi-Finanzierung lässt grüßen!

Unter diesen Umständen kein Wunder: Selbst die ÖBB gehen bei der Umstellung von Zug auf Bus von im Schnitt ca. 30% Fahrgastverlust aus! So werden immer mehr PendlerInnen ins teure Auto gezwungen und die Schadstoffgrenzen und Klimaziele sicher auch weiterhin meilenweit verfehlt.

BM Bures träumt derweil von Tempo 250 auf den Zulaufstrecken zum Semmering und buttert zig Millionen in die Förderung von Elektroautos – bei effizienter E-Mobilität bleibt es hingegen finster; Strecken wie Wien-Marchegg-Bratislava bleiben noch lange ohne Elektrifizierung, auch der Ausbau der Pottendorferlinie von Wien Richtung Süden ist schon viele Jahre überfällig - Traum und bittere Pendlerwirklichkeit.

Nein zum Öffi-Ruinieren, Ja zu einer Mobilität mit Zukunft auch abseits der Ballungsräume!

Das Fazit nach einem Jahr: NÖ ist ein Beispiel, wie man Öffentlichen Verkehr ruiniert. Die Folgen sind unabsehbar, nicht zuletzt hat die angebliche „Wirtschaftspartei“ ÖVP zusammen mit Verkehrsministerin und ÖBB auch zahlreiche bahnverladende Wirtschaftsbetriebe (Anschlussbahnen) vom Netz abgeschnitten.

Es gilt, zu retten, was nach dem BMVIT-ÖBB-NÖVP-Kahlschlag noch zu retten ist und eine Wiederholung dieser „Totschlags-Regionalisierung“ in anderen Bundesländern zu vermeiden. Rückzug der Bahn aus der Fläche ist kein Muss, nur desinteressierten VerkehrspolitikerInnen und -ManagerInnen fällt nichts anderes ein.

Stattdessen muss das Ziel sein, von guten Beispielen von der Pinzgauerbahn in Salzburg bis zu den zahlreichen erfolgreichen Regionalbahnen in der Peripherie in Deutschland, der Schweiz oder Südtirol und von erfolgreichen Strukturen und Reformen anderswo zu lernen. Sozusagen eine „Öffi“-Bildungsoffensive gegen das schwarz-rote Bummerl in der Bahn- und Öffi-Politik!

Das tragen die Grünen bei:

- **Finanzielle und politische Unterstützung von NÖVP & Co ausgetricksten Regionalbahn-Interessenten bei rechtlichen Schritten**
- **Prüfung von Schritten auf EU-Ebene gegen das mit EU-rechtlichen Standards nicht zu vereinbarende Vorgehen beim Regionalbahn-Zusperrern in NÖ**
- **Enquete „Alles Auto oder was? Zukunftsvision Niederösterreich im Öffentlichen Verkehr“ im NÖ Landtagsgebäude in St. Pölten am 26.1.2011 10-14 Uhr auf Einladung der NÖ Grünen – mit VertreterInnen des Landes, der ÖBB und konstruktiven Fachleuten**
- **Initiative gegen Untätigkeit und sonstige Missstände seitens BMVIT und insbesondere Eisenbahnbehörde im BMVIT**
- **Initiative zur Präzisierung des viel zu unpräzisen und daher – wie man sieht – willkürlich missbrauchbaren Stilllegungs-Paragrafen des Eisenbahngesetzes**
- **Offensive in Oberösterreich gegen die Pläne von BMVIT, ÖBB und ÖVP, die Regionalbahnfrage ähnlich wie in NÖ zu „lösen“ – ein destruktives Zusperr-Konzert von verkehrspolitischen Laiendarstellern wie in NÖ muss um jeden Preis verhindert werden!**
- **Grüne sagen Ja zu Reform und Regionalisierung – aber so, dass die Interessen der PendlerInnen und der Bewohner, Besucher und Wirtschaftsbetriebe der Regionen Vorrang bekommen und wichtige Infrastrukturen wie die Bahnstrecken als Rückgrat einer Mobilität mit Zukunft gesichert bleiben.**