

Salzburger Erklärung: „Die Regionalbahn der Zukunft ist die Zukunft der Bahn“ 24./25. Oktober 2003

Regionalbahnen sind das Rückgrat der regionalen Verkehrsinfrastruktur. Daher muss die Attraktivierung von Regionalbahnen und von Regionalbahnverkehr auf Hauptstrecken auch in Österreich zu einem Thema werden! Was für Verkehrspolitiker in anderen europäischen Staaten inzwischen im Trend ist, steht in Österreich noch aus: Die Verwirklichung fortschrittlicher Verkehrspolitik, um mobile Lebensqualität, Beschäftigungsstand, Klima- und Umweltschutz nicht nur in der Stadt, sondern auch auf dem Lande zu verbessern.

Daher fordert der Veranstalter der Salzburger Verkehrstage *WIR SIND BAHN*:

1. Keine Strecken-Stillegungen mehr, jedoch aber Reaktivierung eingestellter und Neubau wirtschaftlich interessanter Regionalbahnen! Sofern die ÖBB oder die Republik Österreich sich von bestehenden Regionalbahnen trennen möchten, ist eine öffentliche Ausschreibung vorzunehmen, um den Weg für andere Bahnbetreiber unter fairen Wettbewerbsbedingungen frei zu machen getreu der Aussage des ÖBB-Generaldirektors vom Walde vom 10. Oktober 2001 in Salzburg „Wenn es jemand besser machen kann, dann soll er es auch machen können“. Unter den gleichen Bedingungen sind bereits eingestellte Regionalbahnen, insbesondere zu den nördlichen und östlichen Nachbarn, zu reaktivieren. Das gleiche gilt für Lückenschlüsse. Keinesfalls sollte die Übernahme des Postbusses durch die ÖBB dazu führen, Bahnverkehre durch Busverkehre zu ersetzen, wie von Infrastrukturminister Hubert Gorbach bei „Offengesagt“ (21.9.03), vorgeschlagen.
2. Mehr Wettbewerb! Sukzessive sind sämtliche Regionalbahnlinien, die zur Zeit von den ÖBB betrieben werden, öffentlich und europaweit subsidiär auszuschreiben. Wettbewerb bedeutet, die besten Lösungen im Schienenpersonenverkehr zu erreichen zum Wohle des Kunden und zum Nutzen des Steuerzahlers. Nur mit Wettbewerb kann es gelingen, integrierte Angebote von Bus und Bahn attraktiv zu entwickeln und den Verkehr weg vom Auto und vom LKW zur Schiene zu verlagern.
3. Verankerung in der Region! Um das Bewusstsein bei Politik, Verwaltung und BürgerInnen zu stärken, muss die Verankerung der Regionalbahn in der Region ein wesentlicher Bestandteil aktiven Handelns sein. Daher sind sowohl die ÖBB als auch die privaten Betreiber umgehend aufgefordert, bei allen Regionalbahnen einerseits ein kommunikatives, aktiv tätiges, dezentrales Vorortmanagement („one stop“) einzurichten und andererseits mit Ländern, Bezirken, Gemeinden, Tourismusverbänden, der Wirtschaft, Fahrgastverbänden und anderen Initiativen intensive Kontakte aufzunehmen, die als Ziel die Gründung von Marketingbeiräten haben. Bei der Außerfernbahn hat sich ein solcher Beirat schon seit rund vier Jahren erfolgreich bewährt, bei der Pinzgaubahn ist er in Vorbereitung.
4. Integrierter Taktfahrplan! Die ÖBB und die privaten Betreiber sind dazu angehalten, in Zusammenarbeit mit den Ländern und Gemeinden umgehend Maßnahmen einzuleiten mit dem Ziel, auch in der Region (Bezirken) einen integrierten Taktfahrplan einzurichten (optimale Verknüpfung von Eisenbahnen mit Bussen, Straßenbahnen, Anrufsammeltaxen usw.) und bei dieser Gelegenheit vorhandenen Busparallelverkehr einzustellen.
5. Güter auf die Schiene! Sowohl die ÖBB als auch die privaten Betreiber sind zu verpflichten, auf Regionalbahnen neben dem Personenverkehr auch den Güterverkehr zu betreiben, wobei die ÖBB zu verpflichten sind, mit den Privatbahnen zu kooperieren, z.B. Überlassung von Rollmaterial etc.. Anschlussgleisförderungen sind weitere Voraussetzungen für einen Zuwachs im Güterverkehr. Hohes Infrastrukturbenützungsentgelt (IBE) bis zu 50 % macht eine Verlagerung auf die Schiene unmöglich.
6. Regionalisierung der Mittel! Durch die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs sollen Aufgaben- und Finanzverantwortung von der Republik Österreich auf die Länder übergehen, damit „vor Ort“ effektiver auf die Bedürfnisse der Fahrgäste eingegangen werden kann analog dem deutschen System. Das bedeutet, dass im Wettbewerb (siehe Ziffer 2) derjenige Betreiber vom Land den Zuschlag erhält, der unter vom Land vorgegebenen Servicestandards am effizientesten arbeitet, um die jeweilige Regionalbahn zu betreiben.

7. Kostengünstige Tickets für Fahrgäste! In Deutschland eine Erfolgsstory – in Österreich „weggeschwiegen“: „Bayern-Ticket“ und „Schönes-Wochenende-Ticket“. Die Erfolgsstory dieser Tickets, die ein kommerzielles, betriebswirtschaftlich sich rechnendes Angebot darstellen, begründet sich in erster Linie darin, dass zahlreiche neue Fahrgäste gewonnen werden konnten, die über Jahre hinweg die Bahn überhaupt nicht mehr genutzt haben.
8. Steuerlicher Anreiz für Gemeinden! Der Umsatzsteueranteil auf Fahrkarten soll den Gemeinden zweckgebunden für den Ausbau des Regionalbahnverkehrs zur Verfügung gestellt werden. Für die Gemeinden ein Anreiz, in den Bahnhöfen bzw. rundherum Infrastruktureinrichtungen zu verbessern.
9. Orientierung des Infrastrukturbenützungsentgelts (IBE) am Ertrag und abhängig von fahrzeugbedingtem Streckenbelastung! Jährliche Dynamisierung des IBE um 5 % (oder mehr) führt zur Reduktion des Zugangebotes bzw. zu einer weiteren Wettbewerbsverzerrung zugunsten des Güterstraßentransportes.
10. Anpassung der Regionalbahnen an die heutigen Gegebenheiten! Seit der Errichtung sind entlang der Trassen oder in deren Nähe oftmals neue Siedlungen, Gewerbegebiete, Schulen, touristische Highlights usw. entstanden. Daher sind Infrastrukturmaßnahmen zu ergreifen mit dem Ziel, dadurch neue Fahrgastpotentiale zu erreichen.
11. Kombination von Eisenbahn- mit Straßenbahn- und Stadtbahnstrecken! Durch diese Kombination lassen sich zum einen Synergien zur Kostenreduzierung des öffentlichen Verkehrs und zum anderen fahrgastfreundliche umsteigefreie Verbindungen insbesondere vom Land in die (Innen-)Städte erreichen.
12. Gleichbehandlung ÖBB-Regionalbahnen und Privatbahnen! Zur Zeit beträgt der Finanzschlüssel zur Finanzierung der ÖBB-Regionalbahnen 80 (Bund) zu 20 Prozent (Länder), bei den Privatbahnen beträgt das Verhältnis 50 zu 50 Prozent. Dadurch ist eine Wettbewerbsverzerrung entstanden, die nicht hinnehmbar ist.
13. Fahrzeugfinanzierung bei Privatbahnen durch den Bund! Unter Berufung auf EU-Vorschriften verweigert der Bund die Finanzierung von Fahrzeugen für private Regionalbahn-Betreiber, obwohl dies unrichtig ist! So werden beispielsweise in Deutschland durchaus Fahrzeuge durch Steuermittel finanziert.
14. Generalverkehrsplan muss auch Regionalbahnen berücksichtigen! Bisher finden Regionalbahnen keine Berücksichtigung im Generalverkehrsplan. Regionalbahnen sind jedoch wichtige Träger im Personen- und Güterverkehr und müssen daher ihrer Bedeutung entsprechend in den Generalverkehrsplan aufgenommen werden.

Eine Bahn, die nicht nur in der Stadt, sondern auch im ländlichen Raum attraktiv ist, wird mehr Menschen von der Straße auf die umweltverträglichere Schiene bringen. Die in dieser Erklärung geforderten Maßnahmen werden helfen, diesem Anliegen Rechnung zu tragen.

Oberndorf (Land Salzburg), den 25. Oktober 2003

Umsetzungsschritte/Maßnahmen zu den beschlossenen Punkten

Zu 1.: Keine Strecken-Stilllegungen mehr, jedoch aber Reaktivierung eingestellter und Neubau wirtschaftlich interessanter Regionalbahnen!

- *Zuständigkeiten zwischen den Gebietskörperschaften klären,*
- *Erstellung von Betriebskonzepten (Kosten, Investplan, Marketingstudie),*
- *Reaktivierung eingestellter Regionalbahnen (Nutzung von EU-Fördermitteln wie z.B. im Burgenland),*
- *Eingestellte Trassen durch Nutzung als Museumsbahnen oder durch Abschluss entsprechender Verträge sichern Trassenfreihaltung für künftige Strecken,*
- *Berücksichtigung in den Flächenwidmungsplänen der Gemeinden, der Regionalprogramme,*
- *Machbarkeitsstudien durch Länder/Gemeinden,*
- *Aufnahme in den Generalverkehrsplan,*
- *Neubau wirtschaftlich interessanter Strecken einschl. nationaler und internationaler Lückenschlüsse,*
- *Sicherung durch Verkehrsdienstverträge mit einer Laufzeit von mindestens 10 Jahren.*

Zu 2.: Mehr Wettbewerb!

- *EU-weite subsidiäre Ausschreibung,*
- *Ausschreibung soll Mindestkriterien enthalten,*
- *Infrastruktur und Betrieb müssen in einer Hand sein durch den jeweiligen Betreiber (ansonsten Konflikte mit ÖBB-Netz).*

Zu 3.: Verankerung in der Region!

- *Aufnahme in die jeweiligen Landesverkehrskonzepte, Raumordnung und Flächenwidmungspläne, Regionalprogramme,*

- *Installierung von Marketingbeiräten,*
- *Budgetdeckung,*
- *Schaffung regionaler Entscheidungskompetenzen innerhalb des ÖBB-Bahnmanagements.*

Zu 4.: Integrierter Taktfahrplan!

- *Schaltstellen innerhalb der Landes-Verkehrsverbände,*
- *Besteller (Verkehrsverbund, Körperschaft etc.) verpflichtet Betreiber zum Taktfahrplan,*
- *Betriebskonzept ÖBB wichtig.*

Zu 5.: Güter auf die Schiene!

- *Anschlussgleisförderung durch die Länder (derzeit nur Tirol, Vorarlberg, Salzburg in Ansätzen),*
- *Erstellung eines Leistungskataloges für Anschlussgleise durch den Bund,*
- *Leistungsabhängige dynamisierte Schwerverkehrsabgabe (analog LVSA in der Schweiz),*
- *Förderung der Einführung technischer Investitionen durch Bund und Länder,*
- *IBE-Befreiung für Regionalbahnen (analog Bundesstraßen, Landesstraßen).*

Zu 6.: Regionalisierung der Mittel!

- *Schaffung von (gesetzlichen) Grundlagen zur Regionalisierung,*
- *Berücksichtigung im Finanzausgleich zwischen Bund und Länder,*
- *Schaffung von Transparenz bei den eingesetzten Geldmitteln.*

Zu 7.: Kostengünstige Tickets für Fahrgäste!

- *Aufnahme in die Landesverkehrskonzepte, Regionalprogramme,*
- *Besteller (Land, Gemeinden etc.) verlangen von den Betreibern die Schaffung kostengünstiger, länderübergreifender und betreiberübergreifender Tickets mit dem Ziel, österreich-einheitlich zu agieren.*

Zu 8.: Steuerlicher Anreiz für Gemeinden!

- *Einnahmetransparenz durch die Landes-Verkehrsverbände,*
- *Finanzausgleich an die Gemeinden.*

Zu 9.: Orientierung des Infrastrukturbenützungsentgelts (IBE) am Ertrag und abhängig von fahrzeugbedingten Streckenbelastung!

- *IBE „entdynamisieren“ (Straßenmaut ist auch fix),*
- *Geringeres IBE bei Leichttriebwagen,*
- *IBE-Befreiung für Regionalbahnen analog Landesstraßen.*

Zu 10.: Anpassung der Regionalbahnen an die heutigen Gegebenheiten!

- *Siedlungsstrukturen müssen Regionalbahnen berücksichtigen – örtliche Raumplanung, Regionalprogramme,*
- *Verlegung und/oder Neu-Errichtung von Haltestellen,*
- *Verlegung bestehender Trassen.*

Zu 11.: Kombination von Eisenbahn- mit Straßenbahn- und Stadtbahnstrecken!

- *Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen,*
- *Kooperation Bahnbetreiber wie ÖBB mit Straßenbahn- und Stadtbahnbetreibern.*

Zu 12.: Gleichbehandlung ÖBB-Regionalbahnen und Privatbahnen!

- *Finanzierung und gesetzliche Grundlagen gleichstellen,*
- *Finanzschlüssel 80 : 20 % (Bund:Land) hier anwenden statt 50: 50 (Privatbahnen).*

Zu 13.: Fahrzeugfinanzierung bei Privatbahnen durch den Bund!

- *Finanzierung von Fahrzeugen für Regionalbahnen auf gesetzliche Grundlage stellen.*

Zu 14.: Generalverkehrsplan muss auch Regionalbahnen berücksichtigen!

- *Aufnahme in den Generalverkehrsplan mit Prioritäten.*