

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte (AK) vertritt – wie die ausländischen TeilnehmerInnen dieser internationalen Tagung vielleicht nicht wissen werden – praktisch alle unselbständig Erwerbstätigen in Österreich, insgesamt 3 Millionen. In Salzburg setzt sich die AK für die Interessen von rund 200.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ein.

Mit den drei wichtigsten Säulen – Beratung, Grundlagenarbeit und Bildung – ist sie gemeinsam mit dem Österreichischen Gewerkschaftsbund (ÖGB) eine starke Kraft auf der Seite der Beschäftigten.

Dazu zwei Zahlen: Allein in Salzburg vertreten wir rund 20.000 Menschen pro Jahr in Fragen des Arbeits- und Sozialrechts, der Lohnsteuer, bei Insolvenz sowie im Jugend- und Lehrlingsschutz. Knapp 30.000 Personen jährlich wenden sich an die AK-Konsumentenberatung.

#### Einsatz für die Pendlerinnen und Pendler

Die Interessensvertretung der ArbeitnehmerInnen schließt aber nicht nur arbeits- und sozialrechtliche Belange und Konsumentenschutz im engeren Sinn mit ein, sondern versteht sich umfassend: Hier zählt unser Einsatz für die Mobilitätsbedürfnisse der Arbeitspendlerinnen und -pendler zu einer wichtigen Aufgabe der Interessenspolitik und Lobbyingarbeit.

#### Dramatische Zunahme des Straßenverkehrs in Salzburg in den nächsten Jahren

An den neuralgischen Punkten entlang der Stadtgrenzen von Salzburg und zahlreichen Ortsdurchfahrten im Zentralraum, in den Bezirkshauptorten und entlang der Transitrouten prognostizieren die Verkehrsplaner des Landes Salzburg im Zeitraum 2000 bis 2015 dramatische Zunahmen des Straßenverkehrs. Je nach Einfallsroute wird der derzeitige „Jahresdurchschnittliche Tägliche Verkehr“ (JDTV) an den neuralgischen Punkten um mehr als die Hälfte zunehmen. Dementsprechend dramatisch sehen die Prognosen der Verkehrsplanungsabteilung des Landes betreffend die Stauentwicklung auf Salzburgs Straßen aus. Die Anzahl der Stautunden auf Bundesstraßen wird sich bis 2015 trotz der geplanten massiven Ausbaumaßnahmen verdreifachen (in dieser Berechnung ohne Autobahnen ist die Stadt Salzburg noch gar nicht einbezogen!). Bestätigt wird diese Prognose durch Daten der Statistik Austria, wonach sich die Verkehrsmittelwahl der Arbeitspendler zwischen den Volkszählungen 1991 und 2001 dramatisch zugunsten des Pkw verschoben hat. Landesweit stieg die Nutzung des Pkw für den täglichen Arbeitsweg um 33 %, während der Öffentliche Verkehr 5,5 % eingebüßt hat. Im Flachgau hat der Pkw-Anteil sogar um 40 % zugenommen.

Diese Situation gefährdet nicht nur die Lebensqualität der Bevölkerung und unsere Rolle als Tourismusland, sondern den Wirtschaftsstandort Salzburg insgesamt. Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist jedoch eine Grundvoraussetzung für Investoren und damit für die Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen.

Da in vielen Bereichen, insbesondere im städtischen Bereich, der Raum für weitere Straßen fehlt, muss in Zukunft der Schwerpunkt der Investitionen beim Öffentlichen Verkehr (ÖV) liegen. Es klingt daher nur auf den ersten Blick paradox – aber die Lösung der Probleme im Straßenverkehr liegt in der forcierten Förderung des ÖV. Denn nur wenn es gelingt, einen erheblichen Teil des prognostizierten Zuwachses auf den ÖV zu verlagern, ist gewährleistet, dass auch auf unseren Straßen in Zukunft noch „gefahren“ und nicht nur „gestaut“ wird. Die Verkehrsproblematik kann allerdings nur dann bewältigt werden, wenn vernetzte Gesamtlösungen umgesetzt werden. Ohne rasche Investitionen in den ÖV würde in Umkehrung des Titels des Symposiums, „die Mobilität von morgen“ heute nicht beginnen, sondern bereits enden.

Die AK Salzburg fordert daher seit Jahren, den Öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen und die Verkehrsinfrastruktur zu verbessern, in Salzburg hat sich diesbezüglich nämlich in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten ein veritabler Investitionsrückstau aufgebaut.

#### Sozialpartner-Initiative zum Schieneninfrastrukturausbau in Salzburg

Die jüngste Initiative der Salzburger Arbeiterkammer beschäftigte sich mit diesem Investitionsrückstau. Es gelang uns, alle Sozialpartner Salzburgs von einer gemeinsamen Resolution zum Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur im Bundesland Salzburg zu überzeugen, weil der mehrjährige Rahmenplan der Bundesregierung für den

Schieneinfrastrukturausbau völlig unzureichend ist und seit Jahrzehnten überfällige Schieneinfrastrukturausbaumaßnahmen für das Bundesland Salzburg nun seitens des Bundes wieder keine Berücksichtigung gefunden haben. Die Initiative soll der Landespolitik den Rücken stärken und einen starken landespolitischen Schulterschluss gegenüber dem Bund demonstrieren. Die Schwerpunkte der Resolutionsforderungen sind:

- rascher Umbau des Salzburger Hauptbahnhofes,
- viergleisige Ausbau der Westbahn (Salzburg – Seekirchen – Attnang-Puchheim) zur Hochleistungsbahn als Teil der europäischen TEN-Magistrale Paris-Bratislava/Budapest,
- rasche Fertigstellung der S-Bahn Salzburg, insbesondere des Süd-Ost-Astes,
- unterirdische Verlängerung der S-Bahn als StadtRegionalBahn durch das Stadtzentrum durch Bündelung der Schienen-Äste von ÖBB (Tauern- und Westbahn) sowie der Salzburger Lokalbahn. Und umgehende Erstellung einer Studie über den weiteren Ausbau des bestehenden Schienennetzes sowie dessen Ausweitung. Stichworte dazu: Flughafenbahn, Messeanschluss, Verlängerung der S-Bahn im Anschluss an die unterirdische Strecke bis Hallein.
- Rascher Ausbau des katastrophenanfälligen Teilstückes der Tauernachse zwischen Golling – Stegenwald/Werfen.

Zur Umsetzung quasi als Fazit der Resolution fordern die Sozialpartner (Arbeiterkammer, Gewerkschaftsbund, Wirtschaftskammer, Industriellenvereinigung und Landwirtschaftskammer) einen Projektmanager bzw. Konsulenten. Da die Vergangenheit gezeigt hat, dass Salzburg mit Vorhaben in Wien sehr oft gescheitert ist, weil man es verabsäumt hat, mit „einer Stimme“ zu sprechen und Politiker und Verwaltungsspitzen bei diversen Vorsprachen offenbar unterschiedliche Ziele verfolgt haben. In ähnlich gelagerten Fällen hat es sich daher bewährt, einen autorisierten „Projekttreiber“ zu bestellen. Dieser soll Sorge tragen, dass für dieses klar abgegrenzte Forderungspaket nur „mit einer politisch verantwortlichen Stimme“ gesprochen wird.

#### Modell Schweiz als Vorbild

Neben dem Abbau des jahrelangen Projektstaus im Bereich der Schieneinfrastruktur setzen wir uns seit Jahren für einen Taktverkehr nach Schweizer Muster ein. Kurze Intervalle, eine hohe Bedienungshäufigkeit, weitgehende Anschlussgarantie, kurze Umsteigezeiten, kurze Fahrzeiten und ein klar definiertes Grundangebot sind wichtige Kriterien für den Erfolg des Öffentlichen Verkehrs. Die Schweiz praktiziert dieses System, das „Zauberwort“ dabei heißt integrierter Taktfahrplan für Bahn und Bus flächendeckend für die ganze Schweiz. Der Bahnkunde weiß daher ganz ohne Fahrplan, dass je nach Taktknoten stündlich, halbstündlich oder sogar viertelstündlich (je nach Bevölkerungsdichte und Einzugsgebiet) in seinem Bahnhof für ihn eine Verbindung bereitsteht. Eine Situation wie am Salzburger Hauptbahnhof, wo die Line S3 (Golling – Salzburg – Freilassing) tagsüber stündlich zur Minute „42“ aus Salzburg Hauptbahnhof in Richtung Taxham und Freilassing abfährt, die Zugverbindungen der S2 (Straßwalchen – Salzburg) aber in Salzburg Hauptbahnhof zur Minute „43“ ankommt (Wartezeit für Weiterfahrt z.B. zum Stadion oder Europark also 59 Minuten) wäre in der Schweiz undenkbar.

Das Rückgrat für dieses Takt-System stellt in der Schweiz die Schiene dar, die Busse fügen sich nahtlos in dieses System ein und gewährleisten Anschlussgarantie in der Fläche. Eine ruinöse Konkurrenzierung von Bahn und Bus, wie in Österreich nach wie vor weit verbreitet, hat bei diesem System keinen Platz.

Darüber hinaus richtet die Schweizer Verkehrspolitik den Infrastrukturausbau genau auf die Erfordernisse des Taktfahrplanes aus, das heißt es wird nur dort die Infrastruktur ausgebaut, wo die Fahrzeiten und Intervalle zur Erreichung der Taktknoten nicht ausreichen. Daher gibt es in der Schweiz auch keine Projektliste wie sie etwa der Österreichische Generalverkehrsplan oder die Rahmenpläne darstellen. Häufig beziehen sich bei uns die Infrastrukturausbauten auf politische Erwägungen (siehe Koralmbahntunnel!) und verkehrliche Erfordernisse bleiben oft unberücksichtigt. Daher fordern wir auch, dass die knappen staatlichen Mittel im Infrastrukturausbau nach klar nachvollziehbaren Kriterien dort eingesetzt werden, wo es verkehrspolitisch notwendig ist.

**Abschließend sei darauf hingewiesen, dass die Schweiz auch im Hinblick auf die Kostenwahrheit im Verkehr ein Vorbild ist. Dort wird nämlich eine LKW-Maut auf allen Straßen eingehoben – die reinen Infrastrukturkostendeckungsgrade der LKW sind ja bekanntlich gerade auf dem niederrangigen Straßennetz mit rd. 40 % bzw. 12 % besonders gering – und der Großteil dieser Einnahmen wird für den Öffentlichen Verkehr eingesetzt.**

**In diesem Sinne wünsche ich Ihnen und uns allen interessante und erfolgreiche 5. Salzburger Verkehrstage. Es wäre wünschenswert, wenn von dieser Veranstaltung wichtige Impulse für die Belebung des Öffentlichen Verkehrs in Salzburg ausgingen.**

**AK-Präsident und ÖGB-Landesvorsitzender  
Siegfried Pichler**