

Salzburger Fenster, 20. Oktober 2004, Ausgabe 35/04

**T**rotz Billigflieger und zunehmendem LKW-Verkehr: Die Bahn wäre konkurrenzfähig. Vorausgesetzt die Politik stellt die Weichen dafür. Das ist das Ergebnis der Verkehrstagung der Initiative „Pro Bahn“ vergangenes Wochenende in Salzburg. (Siehe dazu den Kommentar auf Seite 2). 120 Experten aus acht europäischen Staaten waren gekommen. Eröffnet wurde die Tagung von Verkehrsreferenten Wilfried Haslauer (ÖVP). Er blieb aber so ziemlich der einzige Politiker. „Kein Verkehrsplaner des Landes war anwesend“, hätte sich Sprecher Peter Haibach auch die Zuständigen vor Ort erwartet. Während der Tiroler Verkehrsverbund vertreten war, „glänzte der Salzburger Verkehrsverbund durch Abwesenheit“, kritisiert Haibach.

*Brigitte Gappmair*

## Meinung



*von Heinrich Breidenbach*

Man glaubt es ja gar nicht. Alle Welt beklagt das ständige Anwachsen des Straßenverkehrs. Der Verkehr hat – was Lärm und Abgase betrifft – längst die rauchenden Fabrikschlote überholt und ist zum Umweltsünder Nummer eins geworden. Es besteht ein gesellschaftliches Interesse und ein gesellschaftlicher Konsens darüber, dass möglichst große Teile des Verkehrs auf die Schiene verlagert werden sollen.

Und dann hört man letzte Woche bei den Salzburger Verkehrstagen etwa Folgendes: Einen Güter-Container per Bahn vom süddeutschen Chemie-Dreieck zum Adriahafen Triest zu schicken ist ein Ding der Unmöglichkeit. Die deutsche, österreichische und italienische Bahn müssten zusammenarbeiten. Den größten Nutzen hätten die Italiener. Der Hafen Triest ist bei weitem nicht ausgelastet und die ausgebaute Eisenbahnstrecke hat ebenfalls massenhaft freie Kapazitäten. Trotzdem wurde auf eine entsprechende Anfrage nicht einmal reagiert.

Die Praktiker aus der Fahrzeugindustrie, von Logistik-Zentren, privaten und öffentlichen Bahnen, Verkehrsverbänden und Fahrgastvertretungen konnten jede Menge Einschränkungen und Beschwerden für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr aufzählen: Unterschiedliche Stromspannungen, Spurweiten, Sicherheitsauflagen und aufwändigste Zulassungsprozeduren für jeweils einzelne Länder. Überbordende Sicherheitsauflagen, die der Konkurrenz auf der Straße in der Praxis niemals aufgebürdet werden. Steuerliche Belastungen, von denen etwa der Flugverkehr befreit ist. Die Bahn bezahlt für ihren Strom Ökosteuern, während für den Flugzeugtreibstoff Kerosin nicht einmal Mineralölsteuer bezahlt werden muss. Usw.

Ein britischer Fahrgastvertreter brachte es auf den Punkt: Das Spielfeld Verkehr ist schief. Die Bahn muss immer hinauf spielen, Straße und Flugzeug dürfen immer hinunter spielen.