

Fahrgast

Sonderausgabe zur steirischen Landtagswahl



Servus!

Im Dezember geht die S-Bahn auf der Koralmbahn in Betrieb. Die GKB beschaffte dazu (wie auch die StLB) neue Gelenktriebwagen von Stadler, die nun laufend in Betrieb genommen werden.

Foto: Hanspeter Reschinger

Sonderausgabe zur Landtagswahl 2010

FAHRGAST fragt, die Kandidaten antworten. Wie schon bei der Gemeinderats- und der Nationalratswahl 2008 haben wir alle wahlwerbenden Parteien befragt und ausführliche Antworten erhalten.

Wieder naht eine Wahl, diesmal die steirische Landtagswahl 2010. Während die Wahl für viele bundespolitische Themen Maßstab ist, sind verkehrspolitische Themen einmal mehr – auf Landes- wie auf Bundesebene – spärlich gesät. FAHRGAST möchte diesem wichtigen Themenbereich zumindest in diesem Rahmen den Stellenwert einräumen, der notwendig ist.

Durch die detaillierten Fragen fielen auch die Antworten sehr ausführlich aus, sodass wir Ihnen hier eine gute Entscheidungsgrundlagen bieten können.

Antworten

Erfreulicherweise verzichtete nur eine Partei (das BZÖ) auf eine Antwort. FAHRGAST hat ein hohes Interesse, allen Parteien die Möglichkeit zu bieten, ihre Standpunkte darzulegen, doch war auch auf mehrmaliges Nachfragen keine Antwort dieser Gruppierung zu erhalten.

Meinung

FAHRGAST gibt die Antworten der Parteien ohne Kommentar an Sie weiter, damit Sie sich selbst Ihre Meinung bilden können.

Dennoch wünschen wir uns, unabhängig vom Wahlergebnis, dass Verkehrspolitik in der kommenden Legislaturperiode eine wichtigere Stellung hat als im Wahlkampf.

Thomas Schilcher, Martin Mödlinger,
Georg Hofer, Klaus Ladner
FAHRGAST-Vorstand

Fragenkatalog

1. Welche Schwerpunkte wollen Sie in den nächsten fünf Jahren im Öffentlichen Verkehr setzen, was möchten Sie erreichen?
2. Wie stehen Sie zum Bau der „Schleife Selzthal“? Sie würde den Fernverkehr auf der Schiene aus der Steiermark in Richtung Westen um etwa 15 Minuten beschleunigen.
3. Wie sieht für Sie der effiziente, sinnvolle Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Ennstal bis zur alpinen Ski WM 2012 in Schladming aus? Welche Rolle spielt dabei die Eisenbahn als umweltfreundliches Massenverkehrsmittel? Welche Ausbauten schlagen Sie vor?
4. Wie stehen Sie zur Koralmbahn? Wie werden Sie sich für deren Realisierung einsetzen? Wie wollen Sie Politikerinnen und Politiker in Wien von der Wichtigkeit dieses Projekts überzeugen?
5. Wie sehen Sie die Zukunft des inneralpinen Schienenfernverkehrs von Graz nach Salzburg, Linz und Innsbruck? Die Fernverbindungen werden derzeit wieder ausgedünnt, wie der drohende Entfall aller Schnellzüge zwischen Graz und Linz zeigt. Was muss Ihrer Sicht geschehen, diese Verbindungen attraktiv zu machen?
6. Halten Sie die derzeitige S-Bahn Steiermark für eine vollwertige S-Bahn bzw. welche Schritte werden Sie unternehmen, um dieses Ziel zu erreichen? Wie sieht für Sie eine vollwertige S-Bahn für die Steiermark aus?
7. Wie stehen Sie zur S-Bahn zwischen Kapfenberg und Trofaiach?
8. Wie müsste für Sie die Steirische Verkehrsverbundgesellschaft optimal organisiert werden, damit die Verkehrsleistungen besser koordiniert werden können?
9. Die Gesäusebahn wurde eingestellt, weil das Land Steiermark nicht den überzogenen Forderungen der ÖBB nachkommen konnte. Derzeit bestehen auf vielen Strecken solche Quasi-Monopole großer Verkehrsunternehmen, die durch Konzessionen geschützt beinahe uneingeschränkte Macht haben und diese auch regelmäßig zeigen. Wie wollen Sie in Zukunft verhindern, dass entweder gute Verkehrsangebote zu einseitig diktierten Preisen eingekauft werden müssen oder massive Kürzungen im Fahrplan drohen?
10. Wie werden Sie sich in Wien dafür einsetzen, ein General-Abonnement und die Anerkennung aller ÖBB VorteilsCard in allen Öffentlichen Verkehrsmitteln zu erwirken?

FAHRGAST-Adressen

Gelbe PostFAHRGAST, Postfach 30,
8016 Graz

Homepage: ...www.fahrgast-
steiermark.at

Mobil0650 245 34 20

Fax(0316) 873-5115

E-Mailfahrgast@htu.tugraz.at

Persönlichmontags von ca.
18.30 bis 20.30 Uhr
an der Alten Technik,
Rechbauerstr. 12,
Parterre rechts.

FAHRGAST-Forderungen

an die zukünftige Landesregierung

Gesetzliche Maßnahmen

- Verbindliche Regelung zur finanziellen Beteiligung des Landes an Errichtungskosten von Nahverkehrsprojekten in Städten
- Nahverkehrs- und Stellplatzabgabe (Einkaufszentren) sowie volle Nutzung der Mineralölsteuer-Zuweisungen durch den Bund für ÖV-Projekte
- Volle Planungskompetenz bei der Steirischen Verkehrsverbundgesellschaft statt zwischen Verbund, Land und Gemeinden aufgeteilt
- Transparente Leistungsbestellung (Ausschreibungen etc.)
- Grenzüberschreitende Verkehrskonzepte nach Slowenien und Ungarn und mit den benachbarten Bundesländern

Generelle Maßnahmen im Angebotsbereich

- Verbindliche S-Bahn-Strategie mit Festlegung der Bedienungshäufigkeit nicht nur im Berufs-, sondern auch im Schwachlastverkehr (Wochenende, Abend)
- Abgestimmte Planung zwischen S-Bahn und Bussen (Taktverkehre, Knoten in den Bezirkshauptstädten, Taktverkehre zwischen Bezirkshauptstädten)
- Vollständiger Abbau von bahnparallelen Busverkehren (Bus als Zubringer zur Bahn, nicht als Konkurrent)
- Gesamtkonzept für die Region Gesäuse statt uneinheitlichem Busfahrplan
- Massive Ausweitung des Freizeitverkehrs, insbesondere im Wein- und Vulkanland
- massive Zusatzangebote für die Ski-WM in Schladming, um den von der FIS angestrebten Modal-Split zu erreichen

Bahn

- S-Bahn-Taktknoten in Graz zur halben Stunde (Übergang zum Fernverkehr)
- S-Bahn-Obersteiermark von Kapfenberg bis Trofaiach

- S-Bahn am Wochentagen tagsüber im Halbstundentakt, Stundentakt am Wochenende sowie letzte Abfahrt ab Graz in alle Richtungen um Mitternacht
- Abendverkehr nach Leoben bis Mitternacht
- Einrichtung eines Ergänzungsnetzes im Österreichischen Fernverkehr („Interregio“) für den inneralpinen Fernverkehr

Bus

- Steiermarkweiter Taktfahrplan für die Regionalbuslinien mit einheitlichen Fahrzeiten und Haltestellenmustern
- Stadtgrenzenübergreifende Buslinien von Graz in alle Himmelsrichtungen (siehe Graz-Südost)
- Anbindung der überregionalen Buslinien an den Grazer Hauptbahnhof sowie den S-Bahn-Taktknoten
- Vertaktete Anbindung an den Flughafen Graz

Infrastrukturmaßnahmen

- Keine Verzögerungen beim Bau der Koralmbahn
- Errichtung des Semmeringbasistunnels und Linienverbesserungen auf der Südbahn zwischen Mürzzuschlag und Graz (Kantenfahrzeit Graz – Bruck 30 Minuten)
- Ausbau der Ennstalstrecke für einen zeitgemäßen IC-Verkehr (Beschleunigung, betriebliche Flexibilität) und Errichtung der Schleife Selzthal
- Ausbau und Beschleunigung der Thermenbahn mit Taktknoten in Fürstenfeld und Fehring
- Attraktive Verbindung zwischen S-Bahnstation und Flughafengebäude statt überteuerter Koralm-Flughafentrasse

Tarif

- generelle Anerkennung von VorteilsCard und Österreich-Card im Verkehrsverbund
- Ausweitung des Freizeittickets auf das gesamte Jahr

CPÖ



CPÖ-Spitzenkandidatin Maria Fellner.

Von der Christlichen Partei Österreichs erhielten wir folgendes Schreiben:

Ein herzliches Grüß Gott!

Haben Sie bitte Verständnis, wenn wir diese Fragen wegen der hohen Spezifität nur pauschal im Sinne unseres Grundsatzprogramms beantworten, welches in unserer Homepage nachzulesen ist.

Schwerpunkte unserer Aktivitäten auf dem Verkehrssektor werden sein:

- Als oberstes Gebot der Schutz der Umwelt, die wir unseren Kindern und Enkelkindern zu bewahren haben
- Förderung des Umstiegs auf umweltfreundliche Antriebe wie Elektromobile
- Einführung einer alle Faktoren berücksichtigenden Kostenrechnung und damit

Kostenwahrheit bei Straßen- und Schienentransporten

- Reduzierung des Straßenverkehrs durch Verlagerung von Transporten auf die Schiene – Unterstützung von Fahrgemeinschaften im Nahverkehr
- Entwicklung und Förderung von ökologisch sinnvollen Verkehrsmitteln
- Ausbau sinnvoller Nahverkehrsverbindungen (S6)

SPÖ



SPÖ-Spitzenkandidat Franz Voves.

Welche Schwerpunkte wollen Sie in den nächsten fünf Jahren im Öffentlichen Verkehr setzen, was möchten Sie erreichen?

Dem Öffentlichen Personenverkehr kommt angesichts der Probleme, die der motorisierte Individualverkehr vor allem in konzentrierten Ballungsbereichen und belasteten Gebieten hervorruft, bei der Reduzierung dieser negativen Auswirkungen immer mehr an Bedeutung zu. Die Schwerpunkte der steirischen Verkehrspolitik wurden im steirischen Gesamtverkehrskonzept 2008+ festgelegt und einstimmig in der Landesregierung beschlossen. Mit dem Ziel der Sicherung der Mobilität für alle Menschen in der Steiermark, nimmt der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs hier einen sehr hohen Stellenwert ein. Oberstes Ziel muss es auch weiterhin sein, eine Grundversorgung mit Öffentlichen Verkehrsangeboten flächendeckend in der ganzen Steiermark bieten zu können. Auf besondere Bedürfnisse einzelner Re-

gionen (Stichwort Obersteirertakt) oder Personengruppen (Stichwort Jugendmobilität) gilt es besonders Rücksicht zu nehmen. Konkret brauchen wir einen weiteren Ausbau des Schienen- und Busverkehrs, insbesondere im Bereich der S-Bahn, Vertaktung und Verdichtung der Fahrplangebote in den Ballungszentren, alternative Öffentliche Verkehrsmittel wie Ruftaxis in den peripheren Räumen und auch eine noch bessere Koordination der Verkehrsunternehmen im Rahmen der Verbundlinie.

Wie stehen Sie zum Bau der „Schleife Selzthal“? Sie würde den Fernverkehr auf der Schiene aus der Steiermark in Richtung Westen um etwa 15 Minuten beschleunigen.

Die Verbindungen nach Westen und in den oberösterreichischen bzw. Zentraldeutschen Raum sind für den steirischen Güterverkehr besonders wichtig. Ausgehend von Selzthal ist sowohl in Richtung Linz wie auch in Richtung Kleinreifling Handlungsbedarf. Selektive Streckenbegradigungen und zweigleisige Streckenabschnitte zwischen Selzthal und Bischofshofen wären notwendig. In Richtung Salzburg wären mit einem vergleichsweise geringen Aufwand sowohl in der Kapazität als auch in der Fahrzeitverkürzung erhebliche Verbesserungen zu erreichen, weshalb sich auch die Landesregierung zum Bau der „Schleife“ bekannt hat.

Wie sieht für Sie der effiziente, sinnvolle Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Ennstal bis zur alpinen Ski WM 2012 in Schladming aus? Welche Rolle spielt dabei die Eisenbahn als umweltfreundliches Massenverkehrsmittel? Welche Ausbauten schlagen Sie vor?

Neben den notwendigen Maßnahmen im Bereich der Straßeninfrastruktur wurde bei der Verkehrskonzeption der WM 2012 ein besonderes Gewicht auf nachhaltige Öffentliche Verkehrsangebote gelegt. Der Neubau des Bahnhofes Schladming und die Auflösungen der Eisenbahnkreuzungen Schladming West sind die wichtigsten Voraussetzungen um eine reibungslose Abwicklung des Öffentlichen Verkehrs zu den Austragungsorten der Ski WM 2012 gewährleisten zu können.

Daneben investiert die ÖBB beträchtlich in das Bestandsnetz (Lärmschutz, Beseitigung von Langsamfahrstellen, Gleiserneuerungen, etc.), sodass mit den derzeit geplanten Maßnahmen ein angemessener WM-Takt „fährbar“ sein wird. Die Ski WM 2012 bietet sohin die Chance, in einer ökologisch sensiblen alpinen Talandschaft ein langfristiges, umweltfreundliches und nachhaltiges Verkehrskonzept zu installieren.

Wie stehen Sie zur Koralmbahn? Wie werden Sie sich für deren Realisierung einsetzen? Wie wollen Sie Politikerinnen und Politiker in Wien von der

Wichtigkeit dieses Projekts überzeugen?

Die Koralmbahn ist für den Arbeits- und Beschäftigungsstandort Steiermark von größter Wichtigkeit. Unser Bundesland wird damit an einem Transeuropäischen Verkehrsnetz liegen, das höchste Priorität hat und damit für Betriebsansiedelungen einen unglaublichen Anreiz bietet.

Am 25. Juni 2010 waren Bundeskanzler Faymann und Bundesministerin Bures in der Steiermark, um sich über den Baufortschritt der Koralmbahn zu informieren und ein klares Bekenntnis zur Südbahn abzugeben. Die Bundesregierung steht voll hinter dem Koralmtunnel und auch eine Vergabe des größten Bauloses des Koralmtunnels KAT 2 wurde öffentlich zugesichert.

Wie sehen Sie die Zukunft des inneralpinen Schienenfernverkehrs von Graz nach Salzburg, Linz und Innsbruck? Die Fernverbindungen werden derzeit wieder ausgedünnt, wie der drohende Entfall aller Schnellzüge zwischen Graz und Linz zeigt. Was muss Ihrer Sicht geschehen, diese Verbindungen attraktiv zu machen?

Die Zugverbindungen zwischen den größten österreichischen Städten und Ballungszentren gilt es aufrecht zu erhalten. Es kann jedoch nicht sein, dass die Länder unverhältnismäßig hohe Zu-

zahlungen zu Fernverkehrsangeboten des Bundes leisten müssen. Je mehr die Strecken ausgedünnt werden, desto unattraktiver werden sie für die Kunden. Es ist Aufgabe der ÖBB, ein attraktives und wirtschaftlich vertretbares Angebot zu erhalten.

Halten Sie die derzeitige S-Bahn Steiermark für eine vollwertige S-Bahn bzw. welche Schritte werden Sie unternehmen, um dieses Ziel zu erreichen? Wie sieht für Sie eine vollwertige S-Bahn für die Steiermark aus?



Ein Bekenntnis aller Parteien zur Koralmbahn ist wichtig für die Steiermark.

Seit Dezember 2007 ist in der Steiermark die erste Stufe der S-Bahn in Betrieb. In Zusammenarbeit mit ÖBB, GKB, STLB und Verkehrsverbund ist damit ein Meilenstein im steirischen Öffentlichen Verkehr gelungen. Mit 75 zusätzlichen Zugverbindungen im Großraum Graz zum Start ist das Bahnangebot wesentlich ausgeweitet worden, im Dezember 2008 kamen weitere 20 Verbindun-

gen im S-Bahn-Gebiet dazu. Natürlich ist die S-Bahn damit noch längst nicht finalisiert. Der weitere Ausbau der S-Bahn ist das Hauptanliegen von Verkehrslandesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder, sodass im Laufe der nächsten Legislaturperiode einem Ausbau in Richtung „vollwertiger S-Bahn in der Steiermark“ nichts mehr im Wege steht.

Wie stehen Sie zur S-Bahn zwischen Kapfenberg und Trofaiach?

Ziel des S-Bahn Ausbaus muss es sein, flächendeckend

und attraktiv, überall dort Angebote zu schaffen, wo es aufgrund der Bevölkerungszahlen sinnvoll ist. Durch die Attraktivierung des Bahnhofes Liezen und Schladming wurden bereits erste Schritte gesetzt, um ein Grundgerüst als Vorläufer für eine S-Bahn im obersteirischen Zentralraum (Trofaiach – Leoben – Bruck/Mur – Kapfenberg, Stichwort: „Obersteirertakt“), zu etablieren.

Wie müsste für Sie die Steirische Verkehrsverbundgesellschaft optimal organisiert werden, damit die Verkehrsleistungen besser koordiniert werden können?

Der Steirische Verkehrsverbund ist gut organisiert und macht einen guten Job! Wichtig ist trotzdem, dass wir die unterschiedlichen Angebote des Öffentlichen Verkehrs noch besser koordinieren, damit sie zum Straßenverkehr eine attraktive Alternative werden. Verbesserungspotenziale gibt es und wird es immer geben. Das Land Steiermark und der Verkehrsverbund planen, bestellen und koordinieren derzeit von Graz aus ÖV-Leistungen. Besser wären oft Ansprechpartner und Informationsdrehscheiben in den Regionen, in den Gemeinden.

Die Gesäusebahn wurde eingestellt, weil das Land Steiermark nicht den überzogenen Forderungen der ÖBB nachkommen konnte. Derzeit bestehen auf vielen Strecken solche Quasi-Monopole großer Verkehrsunternehmen, die durch Konzessionen geschützt beinahe uneingeschränkte Macht haben und diese auch regelmäßig zeigen. Wie wollen Sie in Zukunft verhindern, dass entweder gute Verkehrsangebote zu einseitig diktierten Preisen eingekauft werden müssen oder massive Kürzungen im Fahrplan drohen?

Die EU hat mit der EU-VO 1370/2007 mit der Liberalisie-

rung im Öffentlichen Verkehr begonnen. In Zukunft müssen – mit Ausnahmen – Verkehrsleistungen im Busbereich öffentlich ausgeschrieben werden. Das Land, beraten durch die Verkehrsverbundgesellschaft, bereitet diese Ausschreibungen bereits vor, die Quasi-Monopole werden bald der Vergangenheit angehören.

Wie werden Sie sich in Wien dafür einsetzen, ein General-Abonnement und die Anerkennung aller ÖBB VorteilsCard in allen Öffentlichen Verkehrsmitteln zu erwirken?

Tarife sind prinzipiell Angelegenheit der Verkehrsunternehmen bzw. der Verbundgesellschaften. Das General-Abonnement ist ein Zeichen und ein Meilenstein für eine Gesellschaft, die den Wert und Nutzen des Öffentlichen Verkehrs erkannt hat. Was die ÖBB-VorteilsCard betrifft, so sollte sie für alle Angebote des Öffentlichen Verkehrs in Österreich gelten. Hier müssen sich Verkehrsministerium, Verkehrsverbände und ÖBB einigen. Wir unterstützen das selbstverständlich in unseren Gesprächen mit dem Bund.

ÖVP



ÖVP-Spitzenkandidat Hermann Schützenhöfer.

Welche Schwerpunkte wollen Sie in den nächsten fünf Jahren im Öffentlichen Verkehr setzen, was möchten Sie erreichen?

Der in der vergangenen Legislaturperiode gestartete erfolgreiche Weg zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs in der Steiermark soll konsequent weiterverfolgt werden.

Erste weitere Verbesserungen werden schon mit Fahrplanwechsel im Dezember 2010 umgesetzt. Die Ostbahn wird zur S3 und die S6 NEU wird zwischen Werndorf und Wettmannstätten über die Koralmbahn geführt, was für die Bewohner des Bezirks Deutschlandsberg eine Viertelstunde Fahrzeitgewinn bedeutet! Auf der Strecke Bruck an der Mur–Unzmarkt wird ein regelmäßiger Stundentakt im Regionalzugsverkehr etabliert.

Neben der S-Bahn werden auch die Hauptkorridore Weiz, Fürstenfeld und Hartberg, die schienenmäßig nicht optimal erschlossen werden können, mit Schnellbussen verdichtet und so attraktiver an die Landeshauptstadt angebunden.

In weiterer Folge soll der steiermarkweite Taktfahrplan finalisiert werden, die S-Bahn im Großraum Graz bedarf noch einiger Anstrengungen, um als wirklich fertig gestellt betrachtet werden zu können. Im Busverkehr sollen die Bündelplanungen entsprechend der regionalen Verkehrskonzepte mit den dahingehenden Ausschreibungen weiter vorangetrieben werden, um auch hier einen möglichst effizienten Mitteleinsatz zu erreichen. Die dazugehörige Qualität im Regionalbusverkehr soll über ein regionales Betriebsleitsystem verbessert sowie gesichert und damit auch die Fahrgastinformation verbessert werden.

Im Umfeld zum öffentlichen Verkehr sollen der erfolgreiche Radschwerpunkt und zusätzlich auch der Fußgängerverkehr mehr Platz in unseren Überlegungen einnehmen. Schließlich sollen auch das umfassende, erfolgreiche Marketing sowie die Bewusstseinsbildung weitergeführt werden.

In Summe soll aber nicht vergessen werden, dass es aufgrund der Budgetzwänge in den nächsten Jahren primär gilt, Erreichtes zu sichern und dass der weitere Ausbau nach Maßgabe der budgetären Zwänge vermutlich entsprechend nur noch in kleineren Schritten erfolgen kann. Hier muss auch der erfolgreich gestartete Weg zur Findung neuer Finanzierungsquellen für den öffentlichen Verkehr (z.B. durch Kooperationen mit Tourismus- oder Gemeindeverbänden) weiter beschritten werden.

Wie stehen Sie zum Bau der „Schleife Selzthal“? Sie würde den Fernverkehr auf der Schiene aus der Steiermark in Richtung Westen um etwa 15 Minuten beschleunigen.

Der Bau der Schleife Selzthal ist durch den daraus resultierenden Fahrzeitgewinn eine Möglichkeit, den Verkehr im inneralpinen Kreuz zu attraktivieren und sollte als Teil eines vollständigen Maßnahmenbündels konsequent weiterverfolgt werden (siehe auch Punkt 3).

Wie sieht für Sie der effiziente, sinnvolle Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Ennstal bis zur alpinen Ski WM 2012 in Schladming aus? Welche Rolle spielt dabei die Eisenbahn als umweltfreundliches Massenverkehrsmittel? Welche Ausbauten schlagen Sie vor?

Die Bahn sollte einer der wichtigsten Partner bei der Anreise zu Großevents im Ennstal sein. Dazu bedarf es einer Ertüchtigung der gesamten Strecke mit Beseitigung aller Langsamfahrstellen, Auflösen von Eisenbahnkreuzungen, Attraktivierung der Haltestellen (Gröbming, Öblarn, ...), Verbesserung der Kreuzungsmöglichkeiten (Ausweiche Oberhaus) und natürlich ein bedarfsgerechter Ausbau des Bahnhofs Schladming selbst.

Wie stehen Sie zur Koralmbahn? Wie werden Sie sich für deren Realisierung einsetzen? Wie wollen Sie Politikerinnen und Politiker

in Wien von der Wichtigkeit dieses Projekts überzeugen?

Die Umsetzung der Koralmbahn als wichtiger Abschnitt des Baltisch-Adriatischen Korridors ist eines der Hauptziele unserer Verkehrspolitik. Sie sichert für die Zukunft die Erreichbarkeit des Steirischen Zentralraumes im Schienenverkehr und stellt einen wesentlichen wirtschaftlichen Standortfaktor dar.

Wir werden weiterhin die Einhaltung der mit dem Bund abgeschlossenen Übereinkommen überprüfen, zumal das Land Steiermark auch entsprechende finanzielle Beiträge zur Koralmbahn leistet.

Die Koralmbahn stellt nicht nur für Wien, sondern für die gesamte EU, ein wichtiges Verkehrsprojekt dar. Durch Koralmbahn und Semmering-Basistunnel wird die Wirksamkeit des Baltisch-Adriatischen Korridors gewährleistet, der für den gesamten Süden und Osten Österreichs eine wesentliche Standortverbesserung darstellt. Dies sollte eine ausreichende Argumentation für die Wichtigkeit der Koralmbahn sein.

Wie sehen Sie die Zukunft des inneralpinen Schienenfernverkehrs von Graz nach Salzburg, Linz und Innsbruck? Die Fernverbindungen werden derzeit wieder ausgedünnt, wie der drohende Entfall aller Schnellzüge zwischen Graz und Linz zeigt. Was muss Ihrer Sicht geschehen, diese Verbindungen attraktiv zu machen?

Graz soll mit allen Landeshauptstädten im regelmäßigen Taktverkehr verbunden sein. Zur Attraktivierung müsste der Fahrplan wieder auf das bereits einmal vorhanden gewesene Niveau gehoben werden (Tagesrandverbindungen, umsteigefreie Verbindungen) sowie die Qualität des Angebots selbst verbessert werden (Bewirtung im Zug, Fahrzeugmaterial,...).

Bei dieser Thematik kann das Land aber nur unterstützend und nicht als Hauptakteur tätig werden.

Halten Sie die derzeitige S-Bahn Steiermark für eine vollwertige S-Bahn bzw. welche Schritte werden Sie unternehmen, um dieses Ziel zu erreichen? Wie sieht für Sie eine vollwertige S-Bahn für die Steiermark aus?

Dass die S-Bahn Steiermark bereits eine vollwertige S-Bahn ist, steht außer Zweifel, auch wenn sie noch nicht in allen Bereichen fertig gestellt ist. Die weiteren Schritte sind von unseren Planern genau ausgeführt und könnten, je nach Vorhandensein der finanziellen Mittel und unter Voraussetzung der realisierten Infrastruktur, jederzeit gesetzt werden.

Die nächsten Meilensteine nach dem Dezember 2010 (siehe Punkt 1) sollten unter anderem sein:

- Vervollständigung des Halbstundentaktes auf S1 Bruck an der Mur–Graz und S5 Spielfeld–Straß–Graz
- Taktverdichtungen auf S6 Wies-Eibiswald–Graz und S7 Köflach–Graz (Frühverkehr, Nachmittagsverstärker)

- Taktverdichtungen auf S3 Fehring–Graz
- Verkehr bis Mitternacht auch in die Weststeiermark
- Ausbau der Direktzüge von Graz aus Übelbach S11 und Weiz S31
- Implementierung der S8 Kapfenberg–Leoben



Ab Dezember gibt es die S-Bahn auf der Ostbahn. Weitere Verdichtungen müssen folgen.

Neben der Erweiterung des Fahrplanangebots werden folgende weitere Attraktivierungsschritte geplant:

- Ausbau weiterer Nahverkehrsknoten in Graz (Murpark, Gösting, ...)
- Attraktivierung der Haltestellen inkl. deren Umfeld (Echtzeitanzeigen, Anschlussbindungen, Park & Ride, Erreichbarkeit mit Rad und zu Fuß, ...)
- Schrittweise Erneuerung des Fahrmaterials
- Weiterführung des intensiven Marketings

Mit der Realisierung der oben genannten Punkte könnte die S-Bahn Steiermark als umfassend fertig gestellt betrachtet werden.

Wie stehen Sie zur S-Bahn zwischen Kapfenberg und Trofaiach?

Die S-Bahn soll in der Obersteiermark nach den Ergebnissen der unter anderem in Abstimmung mit FAHRGAST durchgeführten Studien zwischen Kapfenberg und Leoben geführt werden. Der Ast zwischen Leoben und Trofaiach soll aus Wirtschaftlichkeits-

gründen und auch aufgrund des höheren Fahrgastpotentials mit einem viertelstündlichen Bustakt erschlossen werden. Dies kann bei entsprechender Unterstützung durch die Region bereits mit Fahrplanwechsel im Dezember 2010 umgesetzt werden.

Die Gesäusebahn wurde eingestellt, weil das Land Steiermark nicht den überzogenen Forderungen der ÖBB nachkommen konnte. Derzeit bestehen auf vielen Strecken solche Quasi-Monopole großer Verkehrsunternehmen, die durch Konzessionen geschützt beinahe uneingeschränkte Macht haben und diese auch regelmäßig zeigen. Wie wollen Sie in Zukunft verhindern, dass entweder gute Verkehrsangebote zu einseitig diktierten Preisen eingekauft werden müssen oder massi-

ve Kürzungen im Fahrplan drohen?

Wie müsste für Sie die Steirische Verkehrsverbundgesellschaft optimal organisiert werden, damit die Verkehrsleistungen besser koordiniert werden können?

Die wirtschaftliche und optimale Leistungserbringung ist uns natürlich ein großes Anliegen. Daher werden derzeit die Konzessionen in verkehrlich zusammenhängenden Gebieten (Konzessionsbündel) harmonisiert. Dies soll eine optimale aufeinander abgestimmte Planung aus einem Guss ermöglichen und im besten Fall auch die Vergabe von Leistung und Konzession in einem Verfahren ermöglichen.

Wie werden Sie sich in Wien dafür einsetzen, ein General-Abonnement und die Anerkennung aller ÖBB Vorteils-Card in allen Öffentlichen Verkehrsmitteln zu erwirken?

Zur Realisierung dieser beiden für den Fahrgast sehr attraktiven Produkte finden auf Länder- und Verkehrsverbundebene immer wieder Gespräche statt. Dem Vernehmen nach haben sich die Verkehrsunternehmen im Bereich der notwendigen Einnahmenaufteilung bisher nicht einigen können.

KPÖ



KPÖ-Spitzenkandidatin Claudia Klimt-Weithaler.

Welche Schwerpunkte wollen Sie in den nächsten fünf Jahren im Öffentlichen Verkehr setzen, was möchten Sie erreichen?

Um eine Trendumkehr in der Verkehrsentwicklung zu erreichen, nämlich dahin gehend, dass der Anteil des ÖV im Gesamtverkehr deutlich zunimmt, muss der Ausbau des Schienennetzes vorangetrieben, die Taktfrequenz allgemein erhöht, die Versorgung von infrastrukturschwachen Gebieten gewährleistet und die Tarifgestaltung einer grundlegenden Überarbeitung unterzogen werden.

Zur Finanzierung der Vorhaben schlägt die KPÖ die Einführung einer Nahverkehrsabgabe nach Vorbild der Wiener U-Bahnsteuer, Verzicht auf teure Prestigeprojekte und eine budgetäre Umgewichtung vor.

Um die Tarifgestaltung überhaupt neu regeln zu können, ist es notwendig, die Hoheit darüber wieder zu erlangen – d.h. natürlich auch die Umgestaltung der Verkehrsverbundgesellschaft.

Wie stehen Sie zum Bau der „Schleife Selzthal“? Sie würde dem Fernverkehr auf der Schiene aus der Steiermark in Richtung Westen um etwa 15 Minuten beschleunigen.

Natürlich begrüßen wir den Bau der Schleife. Alles was der Beschleunigung des Schienenverkehrs nach Westen dient, ist zu begrüßen.

Wie sieht für Sie der effiziente, sinnvolle Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Ennstal bis zur alpinen Ski WM 2012 in Schladming aus? Welche Rolle spielt dabei die Eisenbahn als umweltfreundliches Massenverkehrsmittel? Welche Ausbauten schlagen Sie vor?

Da die Zeit bis 2012 für umfangreiche Ausbauten nicht reichen wird, sollte die in vielen Bahnhöfen des Ennstals schon begonnene Verlängerung der Bahnsteige forciert werden. Ebenfalls ist der Ausbau der zweigleisigen Verbindung, so weit es technisch möglich ist, eine weitere Priorität. Damit kann für Spitzenzeiten die Taktfrequenz er-

höht und damit die zu erwartende höhere Passagierzahl befördert werden.

Wie stehen Sie zur Koralmbahn? Wie werden Sie sich für deren Realisierung einsetzen? Wie wollen Sie Politikerinnen und Politiker in Wien von der Wichtigkeit dieses Projekts überzeugen?

Die Koralmbahn ist eines der teuersten Bahnprojekte der 2. Republik. Das Tunnelprojekt ist allerdings nur sinnvoll in Verbindung mit einer Ost-West-Hochleistungsstrecke für den Güterverkehr. Die Wichtigkeit ist also eine über die steirischen Grenzen hinausgehende Frage der Prioritäten.

Wie sehen Sie die Zukunft des inneralpinen Schienenfernverkehrs von Graz nach Salzburg, Linz und Innsbruck? Die Fernverbindungen werden derzeit wieder ausge-

dünnt, wie der drohende Entfall aller Schnellzüge zwischen Graz und Linz zeigt. Was muss aus Ihrer Sicht geschehen, diese Verbindungen attraktiver zu machen?

Von Graz aus sollten die Ziele Wien, Linz, Salzburg, Innsbruck und Klagenfurt im Stundentakt bzw. im Minimalfall im 2-Stunden-Takt erreichbar sein. Darüber hinaus muss der Taktfahrplan mit den Regionalbahnen und Buslinien abgestimmt sein.

Halten Sie die derzeitige S-Bahn Steiermark für eine vollwertige S-Bahn bzw. welche Schritte werden Sie unternehmen, um dieses Ziel zu erreichen.

Die Einführung der S-Bahn 2007 und die kontinuierliche Erweiterung war für den ÖV ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Um von ei-



In der Steiermark muss noch viel in die Infrastruktur investiert werden.

ner vollwertigen S-Bahn in der Steiermark sprechen zu können, sind aber noch große Anstrengungen nötig. So ist die Endausbaustufe des Streckennetzes noch nicht erreicht. Zudem fehlen wichtige Verbindungen in Regionen des Mürz- und Murtals sowie die Einbindung des Sulmtals. Leider wurde bei den begleitenden Maßnahmen auch die Funktionalität oft dem Primat des Designs untergeordnet.

Wie sieht für Sie eine vollwertige S-Bahn für die Steiermark aus?

Eine vollwertige S-Bahn hat ein Streckennetz, das die gesamte Steiermark umspannt und einen abgestuften Taktfahrplan besitzt. Darüber hinaus ein günstiges, sozial verträgliches Tarifmodell.

Wie stehen Sie zur S-Bahn zwischen Kapfenberg und Trofaiach?

Es ist skandalös, dass das Vordernbergertal als zweitgrößter Ballungsraum der Steiermark trotz intakter Schieneninfrastruktur vom S-Bahn Projekt teilweise ausgeschlossen wird und die S-Bahn nur bis Leoben gehen soll, obwohl für die S-Bahn bis nach Trofaiach ein gültiger Landtagsbeschluss existiert. In diesem konkreten Fall ist die Politik vor der Buslobby in die Knie gegang-

gen. Der Geschäftsführer des lokalen „Platzhirschen“ MVG ist Obmann des örtlichen sozialdemokratischen Wirtschaftsverbandes, der MVG-Betriebsleiter steht dem Verkehrsausschuss des Trofaiacher Gemeinderates vor. Da darf man sich nicht wundern, dass die Gemeinden Leoben und Trofaiach mit ihren SPÖ-Mehrheiten die S-Bahn durchs Vordernbergertal jahrelang boykottiert haben.

Wie müsste für Sie die Steirische Verkehrsverbundgesellschaft optimal organisiert werden, damit die Verkehrsleistungen besser koordiniert werden können?

Die Verkehrsverbundgesellschaft muss bei weitem mehr Kompetenzen gegenüber den Verkehrsbetrieben erhalten. Gegebenenfalls sollte über eine der Verkehrsverbundgesellschaft unterstellten neu zu gründenden steirischen Verkehrsgesellschaft gesprochen werden, der die Landesbahnen, GKB, MVG, GVB sowie die Linien der ÖBB in der Steiermark angehören und damit dem Land Steiermark die Möglichkeit einer effektiven ÖV Politik und einer innovativen Tarifgestaltung zu ermöglichen. Generell muss jedenfalls die Verkehrsverbundgesellschaft, die jetzt schon zu 100 Prozent im Eigentum des Landes Steiermark ist, in eine solche Rechts-



In Graz muss ein echter Taktknoten mit Nah- und Fernverkehr entstehen.

form übergeführt werden, dass Beschlüsse des Landtages tatsächlich umgesetzt werden.

Die Gesäusebahn wurde eingestellt, weil das Land Steiermark nicht den überzogenen Forderungen der ÖBB nachkommen konnte. Derzeit bestehen auf vielen Strecken solche Quasi-Monopole großer Verkehrsunternehmen, die durch Konzessionen geschützt beinahe uneingeschränkte Macht haben und diese auch regelmäßig zeigen. Wie wollen Sie in Zukunft verhindern, dass entweder gute Verkehrsangebote zu einseitig diktierten Preisen eingekauft werden müssen oder massive Kürzungen im Fahrplan drohen?

Mit der oben skizzierten Gesellschaft könnte das Land Steiermark selbst die Hoheit über das Angebot im öffentlichen Verkehr bekommen. Grundsätzlich bedarf es genauso wie im Energiebereich

einer Aufsichtsbehörde, die über die Versorgung wie über die Tarife wachen muss.

Wie werden Sie sich in Wien dafür einsetzen, ein General-Abonnement und die Anerkennung aller ÖBB-Vorteilscards in allen öffentlichen Verkehrsmitteln zu erwirken?

Als kleine Partei, die nicht mehr im Nationalrat vertreten ist und keinen direkten Einfluss auf die Bundesregierung bzw. das Infrastrukturministerium hat, sind wir bei unseren bundesweiten Anliegen bzw. Anliegen, deren Umsetzung außerhalb der Steiermark liegen, auf die Mithilfe engagierter BürgerInnen und Vereine wie z.B. FAHRGAST angewiesen.

Grüne



Grünen-Spitzenkandidat Werner Kogler.

Welche Schwerpunkte wollen Sie in den nächsten fünf Jahren im Öffentlichen Verkehr setzen, was möchten Sie erreichen?

Vorweg sei angemerkt, dass eine Umorientierung in der steirischen Verkehrspolitik eine der zentralen Anliegen der Grünen ist und daher die Verkehrspolitik im Wahlprogramm einen zentralen Stellenwert einnimmt.

Es braucht ein neues steirisches Gesamtverkehrskonzept, welches das Recht der Bevölkerung auf öffentliche Verkehrsmittel klar definiert. Dichte und Qualität dürfen nicht dem Zufall überlassen werden, sondern müssen auf Basis von festgeschriebenen Kriterien für die Menschen in Stadt und Land garantiert werden. Letztendlich ist das Recht auf ÖV (Mindestangebot) gesetzlich zu verankern. Die Schweiz – in der doppelt so viele Menschen öffentliche Verkehrsmittel nutzen – zeigt vor, wie es geht: Jeder Ort bzw. Siedlungsraum mit bestimmter Bevölkerungsdichte hat Anspruch auf eine ÖV-Erschließung. Ist eine bestimmte Fahrgastdichte erreicht, ist der Takt zu verdichten. Der Ausbau des integrierten Takt-

verkehrs bei Bahn und Bus ist in der Steiermark daher rasch voran zu treiben. Stundentakt auf allen Hauptverbindungen, mindestens Halbstundentakt im Umkreis der Ballungsräume und Viertelstundentakt in Ballungsräume muss das klare Ziel sein. Wir brauchen gleich viel Landesgeld für den Öffentlichen Verkehr wie für den motorisierten Individualverkehr. Der Druck auf die Bundesregierung für eine flächendeckende LKW-Maut ist zu forcieren, um im Gegenzug ÖV-Maßnahmen finanzieren zu können. Synergien zwischen Tourismus und Personennahverkehr müssen stärker als bisher genützt werden – auch hier ist die Schweiz ein gutes Beispiel.

Die reine Aufforderung, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen, ist speziell für Menschen am Land vielfach ein Hohn, da das Angebot an Bus und Bahn in den letzten Jahren von Blau-Schwarzen und Rot-Schwarzen Regierungen systematisch ausgehöhlt wurde. Bei öffentlichen Verkehrsmitteln wird stets das betriebswirtschaftliche Kostenargument als Schließungsvorwand ins Treffen geführt wird – während bei Straßenbauten Errichtungs- und Erhaltungskosten völlig unbeleuchtet und kaum erwähnt werden. Ebenso fehlt aufgrund der fehlenden Darstellung von Umweltkosten jede Kostenwahrheit in der Verkehrspolitik.

Der weitere Ausbau der Straßeninfrastruktur führt nicht zur Reduktion der Staus – sondern durch Verkehrsbeschleunigung zu einer Ausweitung des Einzugsgebietes mit einhergehender Zersiedelung. Das führt zu einer wei-

teren Zunahme des Individualverkehrs. In Ballungszentren mit ÖV-Vorwärtsstrategie (wie in Graz) gibt es Zugewinne sanfter Mobilitätsformen in der Verkehrsmittelaufteilung (Modal Split). Ballungszentren mit Konzentration auf hochrangige Straßennetze ins Zentrum verzeichnen sinkende Anteile beim öffentlichen Verkehr und damit größte Stauprobleme im PendlerInnenverkehr.

Wir müssen ohne weiteren Aufschub flächendeckende Nahverkehrskonzepte mit langfristigen Finanzierungsvereinbarungen etablieren. Dafür braucht es jedenfalls umgehend verbindliche Finanzierungsinstrumente wie Nahverkehrsabgabe bzw. Stellplatzabgabe und ein ÖPNV-Gesetz auf Bundesebene, das die Grünen seit Jahren einfordern.

Wie stehen Sie zum Bau der „Schleife Selzthal“?

Der Bau ist wichtig, weil – wie Sie anführen – der Fernverkehr dadurch um 15 Minuten beschleunigt werden kann. Allerdings sollte die örtliche Bevölkerung umfassend in den Planungsprozess einbezogen werden, um Nachteile durch begleitende Straßenverlegungstätigkeiten für die betroffenen Wohnsiedlungen zu berücksichtigen.

Wie sieht für Sie der effiziente, sinnvolle Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Ennstal bis zur alpinen Ski WM 2012 in Schladming aus? Welche Rolle spielt dabei die Eisenbahn als umweltfreundliches Massenverkehrsmittel? Welche Ausbauten schlagen Sie vor?

Die Ski WM ist eine Chance, Mittel für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs zu lukrieren und eine nachhaltige Verbesserung der Erreichbarkeit und eine Erhöhung der Qualität zu erzielen. Die Modernisierung der Ennstalbahn Richtung Salzburg muss angesichts der nahenden Ski-WM in Schladming rasch umgesetzt werden. Das Beseitigen von Langsamfahrstellen und die Modernisierung von einzelnen Bahnhöfen sind nur ein Teil der erforderlichen Baumaßnahmen. Es ist bedauerlich, dass 17 Mio. Euro in ein Kreisverkehrsprojekt der B320 (wohl als Vorleistung für eine Autobahn) gesteckt werden sollen und für den Bahnausbau zu wenig Mittel bereitstehen.

Dabei kann die FIS ein Verbündeter sein. Jedoch ist Achtsamkeit geboten, da Politiker von ÖVP und SPÖ in Zusammenhang mit der SKI WM behaupten, man brauche zur Durchführung der WM eine leistungsfähige Schnellstraße.

Der Internationale Skiverband (FIS) erteilt solchen Forderungen jedoch eine klare Absage: „Das globale Ziel einer nachhaltigen Entwicklung generell ist die Herausforderung auch für den Skisport (...) Beim 39. Kongress der FIS in Rio de Janeiro im Juni 1994 hat (die FIS) das ‚Mainauer Manifest‘ beschlossen und ist als erster Weltsportverband der Aufforderung der Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung (UNCED) zum Schutz des Klimas und der Wälder dieser Erde nachgekommen, sich als nichtstaatliche Organisation zur Umweltvorsorge zu verpflichten.“

Eine Veranstaltung dieser Größenordnung muss einen Aufbauprozess für eine nachhaltige Zukunftsentwicklung in Gang bringen. Die Grünen wollen eine klimaneutrale WM, die Strukturen verändert, was den Ressourcenverbrauch reduziert, die Regionalwirtschaft stärkt und den Individualverkehr zugunsten des Öffentlichen Verkehrs beschränkt.

Die Grünen haben im Landtag ein nachhaltiges Verkehrskonzept gemäß den Richtlinien der FIS von LRin Edlinger-Ploder eingefordert, das den Vorrang des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Individualverkehr festschreibt. Sie erklärte sich für unzuständig. Im Übrigen verlangen die Grünen einen Stopp nicht nur des Straßentransitprojektes im Ennstal, sondern aller Schnellstraßen- und Autobahnprojekte in der Steiermark.

Im Ennstal haben sich bereits zwei Gemeinden (Liezen, Wörschach) gegen die von der Landesregierung favorisierte Variante Mitte ausgesprochen, sodass die geforderte Zustimmung aller Gemeinden fehlt und die Variante von der Landesregierung zurückgenommen werden müsste. Seitens der Landesregierung wird ein Kreisverkehrsprojekt in Trautenfels verfolgt, das in seiner Dimensionierung die Vorleistung für eine Autobahn darstellt und kurzfristig zu einer zusätzlichen Verschärfung der Schwerverkehrsbelastung durch „Autobahn-Mautausweichverkehr“ im Salzkammergut und im oberen Ennstal führen wird. Tourismusbetriebe aus dem Salzkammergut haben bereits angekündigt, rechtliche Schritte gegen die

Steiermärkische Landesregierung einzuleiten.

Die zunehmende Belastung der Bevölkerung durch den LKW-Schwerverkehr ist kein Naturgesetz – sie ist das Ergebnis einer jahrelang verfehlten Verkehrsplanung, die ausschließlich die Bedürfnisse der Frächterlobby im Fokus hatte. Auch für die Landesregierung bedeutet Verkehrsplanung nach wie vor in erster Linie Straßenbau. Anstatt mit der Bevölkerung menschengerechte Verkehrslösungen intermodal – also am Bedarf orientiert und systemübergreifend – zu planen, wird nach wie vor ausschließlich auf den Bau neuer Hochleistungsstraßen gesetzt. Noch mehr Straßenangebot, bringt noch mehr Verkehr. Wir dürfen die Fehler Tirols aus dem vorigen Jahrhundert in der Steiermark nicht wiederholen. Es ist absurd, dass die steirischen Transitachsen von ÖVP und SPÖ im Gesamtverkehrskonzept festgeschrieben wurden und der Schnellstraßen- und Autobahnausbau forciert wird. Dazu zählen die geplante Fürstenfelder Schnellstraße (S 7), die Murtalschnellschraße (S 36 und S 37) sowie die Ennstal-Schnellstraße. Die Gelder, die für den Ausbau der Transitrouten auf der Straße eingesetzt werden, fehlen für lokal notwendige Lösungen wie gezielte Ortsumfahrungen und Verkehrssicherheitsmaßnahmen. Wir brauchen Verkehrslösungen, die der Vor-Ort-Wirtschaft dienen und dem ökologisch und ökonomisch schädlichen Transit- und Durchzugsverkehr den Riegel vorschieben. Es braucht wirksame Beschränkungen für den Schwerverkehr, wie Tonnagebeschrän-

kungen, Mautausweichverordnungen, Nachtfahrverbote und langfristig eine flächendeckende LKW-Bemautung.

Wie stehen Sie zur Koralmbahn? Wie werden Sie sich für deren Realisierung einsetzen? Wie wollen Sie PolitikerInnen in Wien von der Wichtigkeit dieses Projektes überzeugen?

Ich stehe wie alle steirischen PolitikerInnen zum Bau des Koralmtunnels. Die Vertragstreue gegenüber der Bundesregierung muss eingefordert werden. Die Sichtweise in Wien ist zuweilen eine andere. Der Blickwinkel ist dort auf eine Verbesserung der Ost-West-Achsen gerichtet. Hier sei angemerkt, dass das Lobbying der Landesregierung schwach ist, wenn man vergleicht, dass etwa der Wiener und der niederösterreichische Landeshauptmann parteiübergreifend ihre Verkehrsinfrastrukturinteressen mit einer Stimme vertreten. Was zwei Bundesländer parteiübergreifend zusammenbringen, schafft die steirische Landesregierung nicht einmal innerhalb ihrer eigenen Regierung. SPÖ und ÖVP versuchen jeweils allein, ihre In-

teressen gegenüber dem Bund zu vertreten und dabei noch die andere Partei eine drüberzugeben, wie sie in Wien versagen würde. Dass SPÖ und ÖVP in der Steiermark die großen steirischen Infrastrukturprojekte nicht geeint gegenüber dem Bund vertreten, ist eines der großen Versagen der rot-schwarzen Landesregierung. Deshalb treten die Grünen auch dafür ein, ein anderes Klima in die Landespolitik zu bringen, die steirische Interessen über parteipolitische Interessen stellt. Wenn man vergleicht, wie ohne öffentliches Getöse und mit diplomatischem Geschick die schwarz-grüne Stadtregierung in Graz von einer roten Infrastrukturministerin Mittel für die Nahverkehrsdreh-scheibe in Graz lukriert hat, zeigt vor, wie es geht. In Wien wird das Auftreten von LH Voves als zuweilen rüpelhaft empfunden, was die Durchsetzung steirischer Interessen nicht gerade fördert.

Wie sehen Sie die Zukunft des inneralpinen Schienenverkehrs von Graz nach Salzburg, Linz und Innsbruck? Die Fernverbindungen werden derzeit wieder ausgedünnt, wie der drohende Entfall aller



Der Freizeitverkehr (wie die Gleichenberger Bahn) muss gefördert werden.

Schnellzüge zwischen Graz und Linz zeigt. Was muss aus Ihrer Sicht geschehen, diese Verbindungen attraktiv zu machen?

Der Bau von hochrangigen Fernverkehrsverbindungen darf nicht länger auf die lange Bank geschoben werden – die Bahnanbindung der Steiermark an internationale Wirtschaftsräume wurde in den letzten Jahren sträflich vernachlässigt. Der zweigleisige Ausbau der Pyhrnbahn, der Bau des Semmeringbasistunnels und des Koralmbahntunnels aber auch die Modernisierung der Ennstalbahn Richtung Salzburg muss angesichts der nahenden SCHWIM in Schladming rasch umgesetzt werden.

Die Mittel sind da, wenn eine Umschichtung der Mittel für den Straßenausbau in den Schienenausbau erfolgt. Die Grünen sind die einzige Partei, die für diese Umschichtung eintritt.

Sieben Milliarden Euro will die Bundesregierung in den kommenden Jahren in Autobahnprojekte stecken – und das bei 12,3 Milliarden Euro, die die ASFINAG schon jetzt verschuldet ist. Es ist gerade in Zeiten der Budgetknappheit und vor dem Hintergrund der Ölkatastrophen notwendig, aus der Abhängigkeit von Öl auszusteigen und auf einen attraktiven Schienenverkehr zu setzen.

Die Ölkatastrophe im Golf von Mexiko ist der traurige Höhepunkt vieler Ölkatastrophen und zeigt ganz klar: die Ölwirtschaft ist eine schwer beherrschbare Risikotechnologie, die nicht nur für den Klimawandel sondern auch für großflächige Zerstörung ganzer Ökosysteme verantwortlich ist. Ein Ausstieg aus der Ölwirtschaft ist nicht nur auf Grund des verheerenden ökologischen Zerstörungspo-

tentials ein Gebot der Stunde, sondern auch als Antwort auf die Klima-, Budget- und Wirtschaftskrise notwendig.

Die Bundesregierung blockiert seit Jahren den Umstieg auf erneuerbare Energieträger, setzt mit Autobahnen, Pipelines und fossilen Kraftwerken weiter voll auf Öl, Gas und Kohle und vergibt damit die Chancen auf zehntausende neue Jobs und eine Reduktion der milliardenschweren fossilen Energieimporte nach Österreich. SPÖ und ÖVP schaden damit dem Wirtschaftsstandort Österreich. Ganz abgesehen von den drohenden Strafzahlungen von bis zu einer Milliarde Euro, weil Österreich als EU-Schlusslicht seine Klimaziele verfehlt.

Während der Finanzminister für die Zeit nach den steirischen Landtagswahlen ein riesiges Sparpaket schnürt, um das Budget zu sanieren, werden milliardenteure Autobahnprojekte nicht in Frage gestellt. Die Bundesregierung will bis 2015 sieben (!) Milliarden Euro in Autobahn- und Schnellstraßenprojekte investieren. Darunter verkehrspolitisch sinnlose Megaprojekte wie die Lobauautobahn (S1, Wien, NÖ; Kosten 1,7 Mrd.), die Schnellstraßenprojekte S36/S37 (Kärnten, Steiermark; Kosten: 1 Mrd. Euro), die S8 (NÖ, Marchfeld-schnellstraße; Kosten: 600 Mio. Euro), die S7 (Burgenland; Kosten: 550 Mio. Euro) und der Linzer Westring (A26, OÖ; Kosten für 4 (!) km: 530 Mio. Euro).

Die Abhängigkeit von Erdöl ist im Straßenverkehr besonders hoch. 79 Prozent des gesamten importierten in Österreich verbrauchten Erdöls werden für den Verkehr verwendet. Der Straßenverkehr ist großer Hemmschuh beim Klimaschutz, ein Viertel der CO₂-Emissionen gehen auf sein Konto. Pkw- und Lkw-

Verkehr sind die größten Klimasünder. Im Straßenverkehr fehlt Kostenwahrheit. 2009 zahlte der Straßenverkehr 6,4 Mrd. Euro an Steuern, verursachte aber Kosten von 16,6 Mrd. Euro (Quelle: VCÖ). Ein Stopp der sinnlosen Autobahn- und Schnellstraßenprojekte ist daher eine Schlüsselmaßnahme nicht nur für einen Ausstieg aus dem Ölgeschäft, sondern auch für die Bewältigung der Krise. Die dadurch freiwerdenden Mittel können - investiert in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs - umweltfreundliche Alternativen schaffen.

Daher muss die Landesregierung in einem ersten Schritt die geplanten Schnellstraßenprojekte aus dem steirischen Gesamtverkehrskonzept streichen und von der Bundesregierung die Umschichtung der Straßenausbauittel in den schienengebundenen Nah- und Fernverkehr einfordern, damit die großen schienengebundenen Verkehrsprojekte in der Steiermark - der Semmeringtunnel, der Koralmtunnel, der Ausbau der Pyhrnbahn, der Ausbau der Ostbahn und der S-Bahnverkehr im Großraum Graz und im obersteirischen Zentralraum - umgesetzt werden können.

Halten Sie die derzeitige S-Bahn Steiermark für eine vollwertige S-Bahn bzw. welche Schritte werden Sie unter-

nehmen, um dieses Ziel zu erreichen?

Wie sieht für Sie eine vollwertige S-Bahn für die Steiermark aus?

Wie stehen Sie zur S-Bahn zwischen Kapfenberg und Trofaiach?

Da die Fragen 6, 7 und 8 miteinander zusammenhängen, beantworte ich sie gemeinsam.

Die Grünen wollen das Angebot an Bussen und Bahnen sowohl in den Ballungsräumen (Großraum Graz, Obersteirischer Zentralraum) als auch in den ländlichen Regionen deutlich ausbauen.

Der Vollausbau der S-BAHN hat oberste Priorität. Diesbezügliche Investitionen im Bereich der Ostbahn und in der Obersteiermark sind rasch voranzutreiben – eine Taktverdichtung ist auf allen Strecken zu forcieren. Dem Erhalt und der Erweiterung der Schienenverbindungen als Rückgrat eines leistungsfähigen Öffentlichen Personennahverkehrs kommt in der Verkehrspolitik prioritäre Bedeutung zu. Bahnen sollen das Rückgrat bilden, der Busverkehr soll Zubringer sein,

Regionalbahnen, oft als „Nebenbahnen“ abgetan, spielen im Bahnnetz eine zentrale Rolle. Neben dem Personen-



Parallelverkehre (wie im Übelbacher Tal) müssen abgebaut werden.

verkehr insbesondere auch für Industrie- und Gewerbebetriebe abseits der Ballungszentren. Angesichts bereits getätigter und drohender ÖBB-Kahlschläge, ist eine „Verlängerung“ der ÖBB-Regionalbahnen mit dem Bund zu verhandeln. Eine Übernahme der steirischen ÖBB-Regionalbahnen durch die „Steiermärkischen Landesbahnen“ würde eine nachhaltige Sicherung der Bahnverbindungen mit sich bringen. Die Salzburger Lokalbahn konnte in den letzten 15 Jahren ihr Fahrgastaufkommen von 1,2 Mio. auf nahezu fünf Millionen steigern – sie hat sich damit zur erfolgreichsten Regionalbahn Österreichs entwickelt. Säule dieses Erfolgs ist unter anderem die Einbettung in die Salzburg AG und damit ein eindeutiges Eigentumsverhältnis. Das Land Salzburg hat somit direkten Einfluss auf den Infrastruktur- und Personenverkehrsbetrieb. Das Land Steiermark kann Regionalbahnen effizienter betreiben. Die vorhandene Unternehmensstruktur der Landesbahnen ist dafür bestens geeignet. Die Grünen sind überzeugt, dass mit einer Regionalisierung des Bahnnetzes und einer damit einhergehender Ausschreibung der Bestelleistungen, Regionalbahnen vom Land billiger betrieben werden können. ÖBB und Bund müssen dafür aber ihren Beitrag leisten. Dem Land Steiermark die Verantwortung für die Nebenbahnen ohne Finanzausgleich zwischen Bund und Land zu übertragen, wäre allerdings eine verkehrspolitische Kindesweglegung und inakzeptabel.

Die Wiederinbetriebnahme bzw. Absicherung der Regional- und Nebenbahnen Salzkammergutbahn, Gesäusebahn, Radkersburgerbahn,

Vordernbergerbahn hat aus Grüner Sicht oberste Priorität.

In ländlichen Gebieten wollen die Grünen durch flexible Instrumente wie Rufbusse und Anrufsammeltaxis ein attraktives Angebot erhalten bzw. schaffen. Ein regelmäßiger Betrieb auch nach 20 Uhr und an Wochenenden muss möglich sein. Nachtbuskonzepte sind dringend auszubauen.

Wie müsste für Sie die steirische Verkehrsverbundgesellschaft optimal organisiert werden, damit die Verkehrsleistungen besser koordiniert werden können?

Sicher geht es grundsätzlich auch um eine Verbesserung der Organisationsstruktur. Die Aufgaben des Lenkungsgremiums und auch seine Zusammensetzung sind grundsätzlich zu überdenken. Vernünftig wäre es hier 2 bis 3 NGO's zumindest mit beratender Funktion zu integrieren. Viele Fehler würden dann schon früh genug erkannt werden. Die Fahrplankoordination läuft derzeit suboptimal. Die Qualität ist jedoch nicht nur eine Frage der Organisationsstruktur, sondern vor allem der Innovationsfähigkeit der handelnden Personen. Ein Beispiel: Die nach wie vor ausständige Überarbeitung der Zoneneinteilung im Bezug auf ihre Tarifgerechtigkeit. Das stößt bei vielen Fahrgästen zu recht auf Unverständnis.

Die Gesäusebahn wurde eingestellt, weil das Land Steiermark nicht den überzogenen Forderungen der ÖBB nachkommen konnte. Derzeit bestehen auf vielen Strecken solche Quasi-Monopole großer Verkehrsunternehmen, die durch Konzessionen

geschützt beinahe uneingeschränkte Macht haben und diese auch regelmäßig zeigen. Wie wollen Sie in Zukunft verhindern, dass entweder gute Verkehrsangebote zu einseitig diktierten Preisen eingekauft werden müssen oder massive Kürzungen im Fahrplan drohen?

Die Einstellung der Gesäusebahn ist besonders bedauerlich. Der Nationalpark Gesäuse war der einzige Nationalpark in Österreich, der direkt mit der Eisenbahn erreichbar war. Der schienengebundene Personenverkehr durch das Gesäuse war somit für den Nationalpark und die umliegende Tourismusregion eine unverzichtbare Infrastruktur. Die Anreise mit der Eisenbahn wurde von der Nationalpark Gesäuse GmbH aktiv beworben. Es nutzten vor allem Schulen (etwa im Rahmen der Schullandwoche) das Angebot, mit der Eisenbahn das Gesäuse zu bereisen (ca. 7.000 SchülerInnen im Jahr 2008). In Hinkunft sollte der Nationalpark Gesäuse am nationalen und internationalen Tourismusmarkt verstärkt im Mehrtagestourismus positioniert werden. Gerade in Ballungsräumen verfügen immer mehr Menschen über keinen eigenen PKW und suchen daher vermehrt nach Urlaubsdestinationen, wo eine Anreise mit der Eisenbahn möglich ist. Das wäre für den Nationalpark Gesäuse ein immer wichtigeres Auswahlargument gewesen.

Die Antwort, wie solche Entwicklungen in Hinkunft verhindert werden können, liegt in der notwendigen Verlängerung der Regionalbahnen, siehe das Salzburger Beispiel. Die näheren Ausführungen dazu finden Sie oben bei den Fragen 6-8.



Stadtbusse müssen auch ins Umland fahren.

Wie werden Sie sich in Wien dafür einsetzen, ein General-Abonnement und die Anerkennung aller ÖBB-VorteilsCards in allen öffentlichen Verkehrsmitteln zu erwirken?

Die Grünen haben im steirischen Wahlprogramm die Forderung einer Mobicard. Eine umfassende Mobilitätskarte (Mobicard) bringt einen echten Komfortsprung für alle Fahrgäste. In Form eines preislich attraktiven Ganzjahrespasses für alle Öffis soll die Mobicard vorerst in der Steiermark, später in ganz Österreich (und dem benachbarten Ausland) gültig sein. Die Grünen wollen durch ein gerechtes und überschaubares Tarifsystem mehr Menschen zum Umstieg vom Auto auf Busse und Bahnen bewegen. Nicht „Alles für alle gratis“ sondern eine gerechte Fahrpreisgestaltung auf Basis einer sozialverträglichen Staffelung des Tarifsystems. Ungerechtigkeiten im Zonierungssystem des Verkehrsverbundes müssen umgehend beseitigt werden. Für Schülerinnen, StudentInnen und Lehrlinge soll der Weg zur Bildungseinrichtung generell gratis sein. Die Mobicard soll zu einem preisgünstigen Jugendtarif erhältlich sein, der jungen Menschen in Stadt und Land auch in der Freizeit die Nutzung des ÖV optimal ermöglicht und leistbar macht.

FPÖ



FPÖ-Spitzenkandidat Gerhard Kurzmann.

Welche Schwerpunkte wollen Sie in den nächsten fünf Jahren im Öffentlichen Verkehr setzen, was möchten Sie erreichen?

Mobilität bedeutet natürlich auch Lebensqualität. Angestrebt wird von uns Freiheitlichen etwa in Graz eine stadtverträgliche Mobilität, die allen eine sichere, umweltschonende und damit nachhaltige Nutzung der Verkehrssysteme ermöglicht. Der Ausbau, bzw. die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur ist für eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung unumgänglich und Voraussetzung für den Wohlstand in unserer Gesellschaft. Nach freiheitlicher Auffassung sorgt eine vorausschauende und nachhaltige Stadtentwicklungsplanung langfristig für eine „Stadt der kurzen Wege“. Eine Entwicklung, die von den Freiheitlichen aktiv begonnen wurde, leider in den letzten Jahren aber keine Fortführung in der Grazer Stadtpolitik gefunden hat. Grundsätzlich gesagt wird unserer Meinung nach aber zu wenig in den Öffentlichen Verkehr investiert. Bei einer Verbesserung könnte sich die Zahl derer, die mit öffentli-

chen Verkehrsmitteln in die Arbeit pendeln, laut Expertenschätzungen fast verdoppeln! Wir Freiheitliche stehen für eine bedarfsgerechte Verbesserung und einen zielgerichteten Ausbau des Angebots beim öffentlichen Verkehr.

Wie stehen Sie zum Bau der „Schleife Selzthal“? Sie würde den Fernverkehr auf der Schiene aus der Steiermark Richtung Westen um etwa 15 Minuten beschleunigen!

Jede Verkürzung der Fahrzeit ist an sich zu begrüßen und macht die Bahn konkurrenzfähiger. Eine Verkürzung der Fahrzeit ist sowohl im Personenverkehr als auch beim Güterverkehr positiv.

Wie sieht für Sie der effiziente, sinnvolle Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Ennstal bis zur alpinen Ski-WM 2012 in Schladming aus? Welche Rolle spielt dabei die Eisenbahn als umweltfreundliches Massenverkehrsmittel? Welche Ausbauten schlagen Sie vor?

Der Ausbau muss nachhaltig erfolgen, d.h. sollte nicht nur während der Ski WM genutzt werden, sondern der Bevölkerung auch im Anschluss zur Verfügung stehen. Der Schwerpunkt muss beim Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel liegen (nicht rein Ausbau von Straße und Parkplätzen). Man soll aber nicht nur den Neubau fokussieren, sondern primär den Ausbau und die Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur. Nicht zu vergessen sind bei Bedarf Lärmschutz-

maßnahmen für die betroffene Bevölkerung.

Während WM sollte ein verstärkter Einsatz von Bahn- und Bus stattfinden, wenn nötig auch während den Nachtstunden. Wichtig wäre auch ein „WM-Ticket“, das zu einem akzeptablen Preis während der gesamten WM (unabhängig davon, ob und welche Veranstaltungen besucht werden) für sämtlichen öffentlichen Verkehrsmittel der Region gilt. Das könnte man als Testversuch für die spätere Einführung des Ö-Tickets sehen.

Nach der WM soll die Bevölkerung von der verbesserten Verkehrsinfrastruktur profitieren.

Wie stehen Sie zur Koralmbahn? Wie werden Sie sich für deren Realisierung einsetzen? Wie wollen Sie Politikerinnen und Politiker in Wien von der Wichtigkeit dieses Projektes überzeugen?

Die FPÖ steht voll hinter dem Projekt Koralmbahn. Der Nationalrat hat dazu bereits mehrere Anträge beschlossen.

Wie sehen Sie die Zukunft des inneralpinen Schienenfernverkehrs von Graz nach Salzburg, Linz und Innsbruck? Die Fernverbindungen werden derzeit wieder ausgedünnt, wie der drohende Entfall aller Schnellzüge zwischen Graz und Linz zeigt. Was muss aus Ihrer Sicht geschehen, diese Verbindungen attraktiv zu machen?

Die Direktzüge müssen vor allem zu Zeiten angeboten werden, wo Nachfrage besteht. Zudem muss endlich das „Ös-

terreich-Ticket“ eingeführt werden, d.h. dass zu einem sozial verträglichen Tarif die Nutzung sämtlicher öffentlicher Verkehrsmittel in Österreich ermöglicht wird. Damit grundsätzlich angepeilt wird eine Attraktivierung der öffentlichen Verkehrsmittel.

Verbesserungen sind auch noch in Bezug auf den Gepäcktransport oder etwa beim Transport von Bahnkunden von ihrer Wohnung zum Bahnhof möglich.

Halten Sie die derzeitige S-Bahn Steiermark für eine vollwertige S-Bahn bzw. welche Schritte werden Sie unternehmen, um dieses Ziel zu erreichen?

Die Ansätze sind zu begrüßen, obwohl noch sicherlich einige Verbesserungen möglich sind – auch hier wiederum Stichwort ‚Österreich-Ticket‘. Notwendig sind vor allem aber auch weitere Verbesserungen in Hinblick auf die Fahrpläne und hier insbesondere Anschlusszüge und Anschlussverbindungen.

Hier sollten einerseits die Fahrgäste intensiv eingebunden werden (Befragungen direkt in den S-Bahnen), andererseits sind mit den Entscheidungsträgern in der ÖBB, bei der GVB, GKB etc. Gespräche zu führen. Der Erfahrungsaustausch muss regelmäßig erfolgen, auf notwendige Änderungen ist rasch zu reagieren und nicht erst nach Monaten und Jahren.

Wie sieht für Sie eine vollwertige S-Bahn für die Steiermark aus?

Hier sind vor allem folgende Aspekte wichtig: Flächende-

ckendes Angebot, Anschlussverbindungen in die Wohnorte/gebiete und Erhöhung der Sicherheit in der S-Bahn beispielsweise durch Videoüberwachung in den Zügen (vgl. Wiener U-Bahn). Bei Bedarf sollte auch ein Nachtbetrieb (am Wochenende, bei Veranstaltungen) überdacht werden.

Wie stehen Sie zur S-Bahn zwischen Kapfenberg und Trofaiach?

Die FPÖ – vor allem die regional betroffene FPÖ Leoben – befürwortet das S-Bahnprojekt Kapfenberg–Trofaiach. Leider erscheint die Verwirklichung endgültig gescheitert, da mit der Zustimmung von SPÖ und ÖVP im Leobener Gemeinderat zu dem, von Landesrätin Mag. Edlinger-Ploder vorgelegten Buskonzept, wohl eine Lösung ohne Eisenbahnbindung von Trofaiach erfolgen wird. Der übrig gebliebene Ast Kapfenberg – Leoben ist zwar besser als gar nichts, stellt aber sicher nicht die optimale Lösung dar.

Da zu erwarten ist, dass sich der überwiegende Passagierstrom von beiden Städten in Richtung Graz bewegen wird, stellt die Notwendigkeit des Umsteigens in Bruck/Mur eine Beeinträchtigung der Attraktivität dieser Verbindung dar. Aus obersteirischer Sicht, wäre eine Lösung mit 2 S-Bahnlinien und zwar von Mürzschlag nach Graz und von Judenburg nach Graz wesentlich besser. Besonders letztere ist von großer Bedeutung für die Zukunft, da zu erwarten ist, dass die ehemalige Südbahn zwischen Bruck und dem obern

Murtal nach Inbetriebnahme des Koralmtunnels zur Nebenbahn degradiert werden wird. Dies wird zu einer weiteren Verschlechterung dieses ohnehin mit Problemen kämpfenden Wirtschaftsraumes führen. Wir von der FPÖ wollen den Trend zu Abwanderung und Überalterung in der Obersteiermark bekämpfen und treten daher für eine leistungsfähige Bahnbindung dieser Region ein!

Wie müsste für Sie die Steirische Verkehrsverbundgesellschaft optimal organisiert werden damit die Verkehrsleistungen besser koordiniert werden können?

Es muss eine Einbeziehung aller Verkehrsmittel, d.h. Bahn, Bus, Straßenbahn aber auch Taxis, was teilweise schon jetzt der Fall ist, erfolgen. Ein Ticket muss für alle Verkehrsmittel realisiert werden. Öffentliche Verkehrsmittel müssen benutzerfreundlich, d.h. flächendeckend vorhanden sein, dann fahren wenn man sie braucht, mit leistbaren und verständlichen Ticketpreisen.

Die Gesäusebahn wurde eingestellt, weil das Land Steiermark nicht den überzogenen Forderungen der ÖBB nachkommen konnte. Derzeit bestehen auf vielen Strecken solche Quasi-Monopole großer Verkehrsunternehmen, die durch Konzessionen geschützt beinahe uneingeschränkte Macht haben und diese auch regelmäßig zeigen. Wie wollen Sie in Zukunft verhindern, dass entweder gute Verkehrsangebote zu einseitig diktierten Preisen eingekauft werden müssen

oder massive Kürzungen im Fahrplan drohen?

Hier ist der Staat gefragt, denn der Staat muss gerade bei der Infrastruktur ein Mindestangebot garantieren. Über den ÖPNRV oder den diversen Kartenstützungen durch das Bundesbudget (z.B. Zahlungen im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der ÖBB seitens des Verkehrsministeriums) muss der öffentliche Verkehr reguliert werden. Zahlungen und Subventionen müssen an ein Mindestangebot gekoppelt sein. Durch die kommende, von der EU auferlegte, Liberalisierung im Schienenbereich wird es z.B. für die ÖBB bereits im kommenden Jahr einen Mitbewerber auf der Westbahn-Strecke geben. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist auch eine Förderung für die Umwelt, das darf nicht vergessen werden!

Wie werden Sie sich in Wien dafür einsetzen, ein General-Abonnement und die Anerkennung aller ÖBB VorteilsCards in allen Öffentlichen Verkehrsmitteln zu erwirken?

Ja, die FPÖ hat bereits diverse Anträge eingebracht. Wir favorisieren die Einführung eines ‚Österreich-Tickets‘, das zu einem sozial verträglichen Tarif die Nutzung sämtlicher öffentlicher Verkehrsmittel in Österreich ermöglicht. Leider lehnt die Verkehrsministerin diese Einführung eines ‚Österreich-Tickets‘ bislang ab.

Daneben fordern wir insbesondere für jene Personen, die (derzeit) die öffentlichen Verkehrsmittel nicht so häufig

verwenden sowie für Touristen, die Einführung des E-Ticketing, d.h. eines elektronischen Ticketing, das die Benützung des Öffentlichen Verkehrs einfacher, komfortabler und attraktiver macht. Die Mehrheit der Österreicher hält laut VCÖ das Fahrkartensystem für nicht verständlich. Nur vier von zehn Österreichern meinen, dass Fahrscheine leicht erhältlich sind.

Besonders Personen, die selten öffentliche Verkehrsmittel benutzen, erachten das derzeitige System als kompliziert. Das ist für viele eine Barriere, die verhindert, vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. In den Niederlanden wurde im Jänner 2010 ein kontaktloses Chipkartensystem eingeführt, das landesweit für die Bahn, für viele Buslinien und für den Öffentlichen Verkehr in Amsterdam und Rotterdam gilt sowie bargeldloses Zahlen, das bei Anrechnung entsprechende Rabatte ermöglicht. Dort, wo elektronisches Ticketing eingeführt wurde, ist die Zahl der Fahrgäste gestiegen. In Österreich gibt es erst jeweils in Wels, Steyr und Klagenfurt regional gültiges E-Ticketing.

Weiter fordern wir, dass die ÖBB-Seniorentarife und sämtliche Seniorentarife bei allen Verkehrsbetrieben umgehend geschlechtsunabhängig im Sinne des Gleichheitssatzes ab demselben Alter gelten.

Steigen Sie ein – bei Ihrer Interessensvertretung

Sie fahren gerne mit Zug, Tram und Bus.

So würde es Spaß machen: Bequem mit Zug, Tram und Bus von einem Ort zum anderen. Nette Leute kennen lernen, entspannen, die Landschaft erleben, die Zeitung lesen, die Umwelt und die Nerven schonen. Im ganzen Land bringen Sie funktionierende Anschlüsse fast bis vor Ihre Haustür.

Ihr Zug kann noch besser werden.

Überall brauchen Fahrgäste attraktive Bahnhöfe und Haltestellen, an denen moderne Fahrzeuge halten und zum Einsteigen einladen. Bahn und Bus sollen in der Region auf einander abgestimmt sein. In der Stadt sollen die Anschlüsse zwischen Tram und Bus funktionieren. Tram und Bus müssen möglichst staufrei und unbehindert vorankommen, um die Fahrgäste rascher an ihr Ziel bringen zu können.

FAHRGAST bringt Ihren Bus in Fahrt.

Nicht immer sind die Verantwortlichen bereit, Öffentliche Verkehrsmittel ausreichend „zum Zug“ kommen zu lassen. FAHRGAST erarbeitet Konzepte und Vorschläge, betreibt Lobbying bei den zuständigen Entscheidungsträgern und spricht mit den Verkehrsunternehmen. Mit FAHRGAST ist daher so mancher Zug und Bus ins Rollen gekommen.

Sie fahren doch auch mit den „Öffentlichen“?

Bleiben Sie nicht allein, kommen Sie zu uns! Gemeinsam sind wir stark! Wenn auch Sie für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs sind, unterstützen Sie FAHRGAST, Ihre Interessensvertretung.

Wir treffen uns jeden Montag von 18.30 bis ca. 20.30 Uhr in der Alten Technik, Rechbauerstraße 12 in Graz, Parterre rechts in den Räumen der ÖH. Telefon: 0650 245 34 20.

Impressum

Fahrgast Steiermark 2a/2010

Die Zeitung der steirischen Fahrgastvertretung, unabhängig und überparteilich.
Erscheinungsweise: Nach Möglichkeit vier Mal im Jahr.
Auflage: 1000 Stück.

Medieninhaber, Herausgeber und Redaktion:
Fahrgast Graz/Steiermark, Postfach 30, 8016 Graz.
Druck: Druckwerk, Ungergasse 7, 8020 Graz.
Österreichische Post AG
Info.Mail Entgelt bezahlt

- Ich interessiere mich für Ihre Tätigkeit und ersuche Sie, mir Informationsmaterial zuzusenden.
- Ich bestelle ein Jahresabo der Zeitung FAHRGAST zum Preis von 5,80 Euro inkl. Porto und Versand.
- Ich trete dem Verein FAHRGAST Graz/Stmk. als Mitglied bei. Jahresbeitrag 18,- Euro; für Familien 25,- Euro; jeweils inklusive Zeitung.

Name

Adresse

Unterschrift

2a/2010

Bitte
ausreichend
frankieren

**Fahrgast Graz/Stmk.
Postfach 30
8016 Graz**

Wenn Sie FAHRGAST-Mitglied werden
wollen oder lieber nur ein Zeitungsabo
möchten, dann benutzen
Sie bitte nebenstehende Postkarte.