

## **Transportunternehmen organisieren sich über Grenzen hinweg: VCÖ-Studie zu grenzüberschreitendem Verkehr**

In ländlichen, dünn besiedelten Regionen fehlen häufig gute Bus- und Bahnverbindungen, und Grenzregionen weisen zusätzlich die Landesgrenzen als Hindernisse auf. Die Länder verfolgen oft eine unterschiedliche Strategie im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Dass es auch anders geht, zeigen etwa die Region Salzburg - Berchtesgadener Land und Rheintal oder das Bodenseegebiet, wo sich die Verkehrsverbände grenzübergreifend - unter anderem mit Tarifverbänden - organisiert haben. Im Rahmen der EU-Erweiterung, die mehr Verkehr nach sich ziehen wird, fordert eine Studie des Verkehrs-Club Österreich VCÖ einen starken Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Grenzregionen.

Weitere Informationen und Bestellung der Gesamtstudie:  
Verkehrsclub Österreich VCÖ

[www.vcoe.at](http://www.vcoe.at)

13.11.2003

Unterstützt von:



Mobilservice  
c/o Büro für Mobilität AG  
Aarberggasse 8  
3011 Bern  
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Andreas Blumenstein  
[redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)  
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek  
[info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)  
<http://www.mobilservice.ch>

# Bus und Bahn grenzüberschreitend verbessern



**Die EU-Erweiterung bringt mehr Verkehr. Daher ist der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs unbedingt erforderlich. Das zeigt diese VCÖ-Studie.**

Gerade in ländlichen Regionen fehlt es oft an guten Bus- und Bahnverbindungen. Nicht nur für Jugendliche und ältere Menschen ist der Öffentliche Verkehr unverzichtbar, um weiter entfernte Ziele zu erreichen. Der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs ist auch grenzüberschreitend unbedingt nötig. Denn die EU-Erweiterung darf nicht durch die negativen Folgen des Verkehrs überschattet werden.

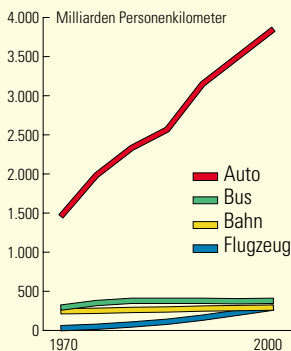
Im kommenden Jahr wird die EU-Erweiterung Wirklichkeit. Wo vor 15 Jahren der „Eiserne Vorhang“ Menschen und Wirtschaftsräume trennte, entstehen heute neue Brücken. Der Verkehr wird zunehmen. Die Politik muss jetzt handeln, damit die EU-Erweiterung nicht durch die negativen Folgen des Verkehrs überschattet wird.

## **VCÖ fordert: Bus und Bahn grenzüberschreitend ausbauen und verbessern**

Der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs ist wichtiger denn je. Besonders in ländlichen Regionen ist die derzeitige Situation über weite Strecken nicht zufriedenstellend. Der VCÖ setzt sich dafür ein, dass die EU-Erweiterung genutzt wird, um den Öffentlichen Verkehr in Österreich sowie zwischen Österreich und seinen Nachbarländern, zu verbessern.

In der gesamten EU nimmt die Zahl der mit dem Auto zurückgelegten Kilometer zu. Bus und Bahn stagnieren. Der VCÖ fordert eine Offensive im Öffentlichen Verkehr. Sonst droht der Verkehrskollaps.

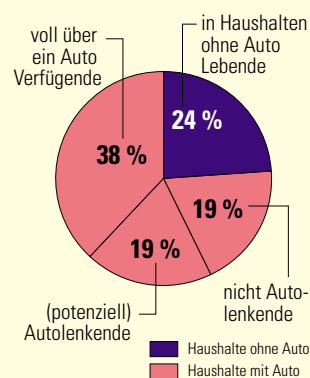
### Verkehrszunahme spielt sich auf der Straße ab



Quelle: Europäische Kommission 2002  
Grafik: VCÖ 2003

Es verfügen viel weniger Haushalte über ein Auto als angenommen wird. Eine autozentrierte Verkehrspolitik schließt viele Menschen aus.

### Nicht alle fahren Auto



Quelle: VCÖ 2002  
Grafik: VCÖ 2003

### Wachsender Autoverkehr verstopft die Straßen

Jährlich nimmt die Zahl der Pkw in Österreich um etwa 100.000 zu. Immer öfter werden Strecken mit dem Auto zurückgelegt. Bereits 68 Prozent der Pendler und Pendlerinnen fahren mit dem Auto zur Arbeit, im Jahr 1971 waren es noch 42 Prozent. In der EU werden heute doppelt so viele Kilometer mit dem Auto gefahren, als vor 30 Jahren.

Ohne Gegenmaßnahmen werden im Jahr 2015 in Österreich fast doppelt so viele Kilometer mit dem Auto zurückgelegt werden als heute! Dabei verursachen die Staus schon heute Kosten von 6,5 Milliarden Euro pro Jahr! Täglich wird auf Österreichs Straßen durch Staus eine Wertschöpfung von 18 Millionen Euro vernichtet.

### Autoorientierte Verkehrspolitik schränkt die Mobilität vieler Menschen ein

Auch wenn die Verkehrspolitik einen anderen Eindruck erweckt: Nicht jeder Haushalt in Österreich verfügt über ein Auto. Im Gegenteil: 24 Prozent der Bevölkerung in Österreich leben in Haushalten, die kein Auto haben! Auch jede vierte Person, die in einem Haushalt mit einem Auto lebt, kann nicht Auto fahren. Durch die Einstellung von Bus- und Bahnlinien erleiden daher viele Menschen, insbesondere ältere Menschen sowie Kinder und Jugendliche, Mobilitätseinbußen. Viele Orte werden für sie schwer oder gar nicht mehr erreichbar.

### Autoabhängigkeit am Land nimmt zu

Die Zersiedelung ist eine der Hauptursachen für das enorme Verkehrswachstum. Einerseits werden Einkaufszentren am Stadtrand gefördert. Die Folge: Die Zahl der Nahversorger nimmt ab. Die Einkaufswege werden länger. Die Versorgung mit Gütern des täglichen Gebrauchs wird für Nichtmotorisierte ein immer größeres Problem. Andererseits fördert eine falsche Steuerpolitik die Zersiedelung. Immer mehr Menschen ziehen ins Grüne. Die Arbeits- und Freizeitwege nehmen zu. Viele neue Siedlungen sind nicht am Öffentlichen Verkehrsnetz angeschlossen. Die Folge: Die Menschen benützen das Auto. In ländlichen Regionen werden in Österreich bereits zwei Drittel der Wege mit dem Auto zurückgelegt, bei privaten Erledigungen sind es sogar bis zu drei Viertel.

### Abhängigkeit vom Auto belastet private Haushalte

Je autoorientierter die Mobilität ist, umso mehr Geld müssen Haushalte für ihre Mobilität aufwenden. Haushalte mit einem Auto brauchen im Durchschnitt 22 Prozent ihres monatlichen Einkommens für Mobilität. Haushalte ohne eigenes Auto brauchen dafür hingegen lediglich sechs Prozent des Monatseinkommens.

### Grenzüberschreitender Öffentlicher Verkehr: Positive Beispiele aus Österreich weisen den Weg

- In der Region Salzburg – Berchtesgadener Land und im Rheintal sind die Verkehrsverbände bereits grenzüberschreitend organisiert. Im Jahr 1997 gelang es, den Salzburger Verkehrsverbund (SVV) auf den Landkreis Berchtesgadener Land auszuweiten. Wer vom Berchtesgadener Land nach Salzburg oder umgekehrt fährt, löst nur eine Fahrkarte, kann in Salzburg umsteigen und mit Bussen in Österreich beziehungsweise Bayern weiterfahren. Ähnliche Wege geht der Verkehrsverbund Vorarlberg. Wer eine Zeitkarte in einem der Verbände hat, bekommt die ergänzende Karte im anderen Verbund billiger. Langfristiges Ziel ist ein Vier-Länder Verkehrsverbund im Bodensee-Raum.

- Ein bedeutender Schritt für die EU-Erweiterung auf der Schiene wurde bereits gesetzt. Seit Ende des Jahres 2002 wurden von den ÖBB zwischen Österreich und den grenznahen Ballungsräumen in Tschechien, der Slowakei und Ungarn durchgehende regionale Zugverbindungen aufgenommen. Die täglich 24 neuen Euregio-Züge werden gemeinsam mit den Bahnunternehmen der Nachbarländer geführt. Für Arbeits- und Freizeitwege sowie Tourismus wird damit erstmals eine attraktive Alternative zum Pkw geboten. Angeboten werden neben Einzelfahrscheinen auch Wochen- und Monatskarten, die auf die unterschiedlichen Lohnniveaus der Länder abgestimmt sind.

### Ausbau des Öffentlichen Verkehrs verhindert Verkehrsprobleme durch EU-Erweiterung

Berechnungen des VCÖ zeigen, dass im Jahr 2020 täglich 36.000 Personen von Ostösterreich in die Erweiterungsländer pendeln werden und 52.000 umgekehrt nach Österreich einpendeln. Ohne Ausbau des grenzüberschreitenden Öffentlichen Verkehrs werden 90 Prozent der Pendelnden mit dem Auto reisen. Für die Anrainer wäre dies eine enorme zusätzliche Belastung. Versagt die Politik beim Ausbau der Bahn, dann werden zusätzlich täglich 24.000 Lkw die Straßengrenzen zu Ungarn, der Slowakei, Tschechien und Slowenien überqueren.

### Öffentlicher Verkehr – sicher und umweltfreundlich

Bus- und Bahnfahren ist sicherer als Autofahren. Wer im Auto unterwegs ist, hat ein um elfmal höheres Unfallrisiko als mit dem Bus und ein um sogar 40-mal höheres Unfallrisiko als mit der Bahn. Die Untersuchungen des VCÖ zeigen, dass in Bundesländern mit guten Bus- und Bahnverbindungen weniger Menschen im Straßenverkehr verunglücken. Die Förderung des Öffentlichen Verkehrs ist auch für den Klimaschutz wichtig. Der Verkehr ist in Österreich für ein Drittel der CO<sub>2</sub>-Emissionen und 50 Prozent der Stickoxidemissionen verantwortlich. Pro zurückgelegtem Personenkilometer verursacht ein Pkw im Durchschnitt zehnmal mehr CO<sub>2</sub> als die Bahn und fünfmal mehr als ein Bus.

### Öffentlicher Verkehr sichert die Mobilität aller Menschen in dünn besiedelten Regionen

Auch in dünn besiedelten ländlichen Gebieten, wie es häufig Grenzregionen sind, kann die Mobilität durch Taktverkehre gesichert werden, zeigen einige umgesetzte Projekte. Auf Initiative von Gemeindeverbänden wurde im Jahr 2002 der Pinkatal-Stremtal-Bus eingerichtet. Er verkehrt im 30- und 60-Minuten-Takt. Aufgrund des großen Erfolgs ist eine Ausdehnung des Bus-Takt-systems auf die Nachbargemeinden im Gespräch. Der Pinkatal-Stremtal-Bus wurde im Jahr 2002 mit dem VCÖ-Mobilitätspreis ausgezeichnet. Im Land Salzburg ist der Erfolg des Lungau-Taktes und anderer Taktverkehre messbar: Salzburg weist unter allen Bundesländern den geringsten Anstieg der Motorisierung auf.

### VCÖ: Grenzüberschreitenden Ausbau des Öffentlichen Verkehrs fördern!

Gerade in den ländlichen Regionen muss der Öffentliche Verkehr ausgebaut werden. In den neunziger Jahren hat sich das Bahnnetz sogar verkleinert. Lippenbekenntnisse allein sind zu wenig. Fahrintervalle sollen verkürzt und Fahrzeiten vereinfacht werden. Dort, wo regelmäßig Busse fahren, steigen die Menschen gerne ein.

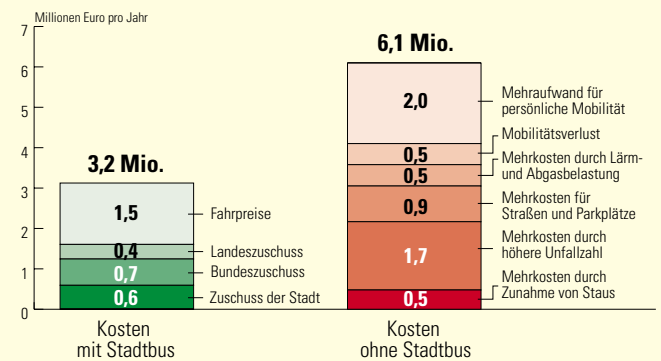
### Neue benutzerfreundliche Fahrkartensysteme

Undurchschaubare Tarifsyste-me und Warteschlangen sind für viele Menschen zusätzliche Barrieren bei der Benutzung des Öffentlichen Verkehrs. Unter dem Namen EasyAccess wurden in der Schweiz kontaktlose Chipkarten, die als Universal-Fahr-schein funktionieren, getestet. Mit der Chipkarte in der Tasche besteigen Fahrgäste jedes beliebige Fahrzeug des Öffentlichen Verkehrs. Ein elektronisches Zugangssystem erfasst die Karte beim Ein- bzw. Ausstieg. Dem Fahr-gast werden die Fahrtkosten, wie bei einer Kreditkarte, am individuellen Konto mit Best-preisgarantie angelastet oder in Rechnung gestellt. Easy Access bringt Fahrgästen, Betreibern und der öffentlichen Hand große Vorteile.

Bei „EasyAccess“ soll mit nur einer Chipkarte die Benutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel in der Schweiz möglich sein. Großer Vorteil ist, dass Informationen über unterschiedliche Tarifmodelle, Fahrkartenkauf und Entwertung der Fahrkarte hinfällig werden. EasyAccess soll in der Schweiz in den nächsten Jahren eingeführt werden.



### Der Stadtbus sichert Mobilität und Lebensqualität



Quelle: INFRAS/IWW 1995, VCÖ  
Grafik: VCÖ 2003

Die Verwendung von Steuermitteln für den Öffentlichen Verkehr ist aus wohlfahrts-ökonomischer Sicht gerechtfertigt, wenn die Kosten durch zusätzlichen Nutzen für die Allgemeinheit aufgewogen werden. Bei Einführung des

Stadtbusse Dornbirn sind diese Effekte quantifiziert worden: Der jährliche Nettogewinn an Verkehrssicherheit, Mobilität und Wohlstand kann mit etwa 3 Millionen Euro oder 74 Euro pro Kopf der Bevölkerung beziffert werden.

### **VCÖ: Grenzüberschreitenden Öffentlichen Verkehr ermöglichen**

- Organisatorische Hürden für grenzüberschreitenden Öffentlichen Verkehr durch Zusammenarbeit der Gebietskörperschaften in den beteiligten Ländern noch vor der EU-Erweiterung beseitigen.
- Unterschiedliche Rechtssysteme, Organisationsformen und technische Systeme angleichen

### **VCÖ: Zugang zu Öffentlichem Verkehr erleichtern**

- Österreichweite Fahrplanauskunft im Internet, die adressgenaue Informationen unter Einbeziehung der Grenzregionen bietet
- Erprobung und Einführung benutzerfreundlicher Ticket-Systeme wie EasyAccess in Verbindung mit einer Bestpreisgarantie

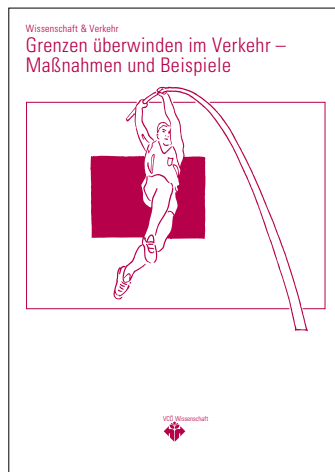
### **VCÖ: Keine Förderung des Verkehrswachstums**

- Bauordnungen bezüglich der Einrichtung von Pkw-Stellplätzen deregulieren (kein Stellplatzzwang)
- Verkehrsanbindung von Verkehrserregern (z.B. Einkaufszentren) nicht aus öffentlichen Mitteln finanzieren
- Die Förderung des Pendlerverkehrs (Pendlerpauschale) schrittweise abbauen.
- Das Pkw-Kilometergeld für Dienstfahrten auf die Höhe der tatsächlich anfallenden Kosten senken
- Marktpreise (Knappheitspreise) für knappe Parkplätze und knappe Straßenkapazität in Ballungsräumen („congestion pricing“) und Abgaben auf Verkehrserreger einführen
- Externe Kosten der Verkehrsunfälle und der Umweltbelastung durch den Verkehr internalisieren



### **Dipl.-Ing. Wolfgang Rauh VCÖ-Forschungsinstitut:**

„Österreich muss jetzt eine Offensive für den Öffentlichen Verkehr starten. Vor allem in den ländlichen Regionen sind die Bus- und Bahnverbindungen zu verbessern. Wenn der Öffentliche Verkehr in unsere Nachbarländer ausgebaut wird, können neue Verkehrslawinen verhindert werden.“



Die VCÖ-Publikation „Grenzen überwinden im Verkehr“ zeigt, dass gleichberechtigte Mobilitätschancen für alle Menschen möglich sind. Die 44-seitige VCÖ-Publikation kann zum Preis von 15 Euro (für VCÖ-Mitglieder nur 10 Euro) bestellt werden: Tel. (01) 893 26 97, E-Mail: vcoe@vcoe.at

### **VCÖ-Untersuchung zeigt: Bus und Bahn sind grenzüberschreitend rasch auszubauen!**

Mit der EU-Erweiterung wird der Verkehr zu Österreichs Nachbarländern im Norden, Osten und Süden zunehmen. Nicht nur zwischen Österreich und diesen Ländern, sondern vom gesamten EU-Raum aus. Österreich hat es selbst in der Hand, zu beeinflussen, mit welchen Verkehrsmitteln der zusätzliche Verkehr stattfindet. Wenn Straßen ausgebaut werden, werden sowohl der Lkw- als auch der Pkw-Verkehr noch stärker zunehmen als in den letzten Jahren.

Durch den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs kann aber ein Verkehrskollaps verhindert werden. Der VCÖ setzt sich deshalb dafür ein, dass verstärkt der grenzüberschreitende Öffentliche Verkehr ausgebaut wird. Einige Pionierprojekte zeigen, dass damit große Erfolge erzielt werden können. Die EU-Erweiterung soll als Chance genützt werden, besonders die Bus- und Bahnverbindungen in den ländlichen Regionen zu verbessern. Die autozentrierte Verkehrspolitik schränkt vor allem die Mobilität für ältere Menschen sowie Kinder und Jugendliche ein. Der VCÖ pocht auf gleiche Mobilitätschancen für alle Menschen, Altersunterschiede oder mangelnde Gesundheit dürfen nicht zu Mobilitätsbarrieren werden!

### **Quelle**

VCÖ, Grenzen überwinden im Verkehr – Maßnahmen und Beispiele, Schriftenreihe Wissenschaft & Verkehr 1/2003, Wien 2003

**www.vcoe.at**  
**Die Seite für**  
**Mobilität mit Zukunft**

**Spenden an das**  
**VCÖ-Forschungsinstitut**  
**sind steuerlich absetzbar.**  
**Konto: PSK 7.540.714**