

Tälerbus

Geschichte des Tälerbusprojektes

Ausgangssituation

Die Zunahme des Verkehrs hat in den letzten Jahrzehnten nicht nur den Städten, sondern auch ländlichen Tourismusregionen Probleme gebracht. Der öffentliche Verkehr hat im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr an Attraktivität verloren. Damit haben aber neben der Mobilität auch die Umweltbelastungen (Luft, Lärm) zugenommen. Seit Beginn der 90er Jahre ist das Thema in Tourismusregionen zumindest im Alpenraum und in den größeren Städten allgegenwärtig. Im Vordergrund stehen vor allem noch die Probleme. Lösungsansätze unterschiedlicher Art sind vorhanden, aber weiterhin dringend gefragt.

Bei innovativen Projekten und Ideen stehen meist zwei Voraussetzungen am Beginn:

- ## Engagierte Person oder Projektgruppe und entsprechende
- ## Umweltbedingungen (hoher Problemdruck, hohes Umweltbewusstsein).

In Anbetracht des massiven Abbaues des öffentlichen Verkehrsangebotes, insbesondere des Postautobusverkehrs, wurde vom Arbeitskreis „Öffentlicher Verkehr“ an der Volkshochschule Tamsweg als Problemlösungsansatz im Dreiländereck Lungau-Murau-Nockgebiet das „Tälerbusprojekt“ initiiert. Die Entstehung des Tälerbusses hat eine sehr persönliche Geschichte und ist untrennbar mit dem Namen Hocevar verbunden.

Geschichte

Nach einem Probetrieb 1989 wurde das Projekt 1990 als flächendeckender Fahrplan von Linien- und Gelegenheitsverkehr eingerichtet. 1992 wurde das Tälerbussystem durch die Einführung einer bei allen 10 verschiedenen Verkehrsunternehmen anerkannten Tälerbuskarte zu einem Verkehrsverbund aufgewertet. 1993 wurden auch die Seilbahnen in den Verbund einbezogen. Mit der Tälerbuswochennetzkarte, dem Oko-Ferienpass Lungau und einem Pauschalangebot „Autofreie Urlaubswoche für Naturliebhaber“ sowie weiteren vergleichbaren Angeboten wurden wichtige Voraussetzungen für einen Urlaub mit sanfter Mobilität geschaffen.

Weitere Meilensteine im Zusammenhang mit dem Tälerbusprojekt waren die Einführung des Lungau-Taktes (1997) und des Murau-Taktes (2000).

Das Projekt wurde, bereits mit zahlreichen Umwelt- und Tourismuspreisen ausgezeichnet, z.B. mit dem „Tourism Award for Tomorrow“ der British Airways und dem Umweltpreis der ARGE Alp. Im Jahr 2000 wurde der Initiator des Tälerbusprojektes, Dr. Emil Hocevar, vom Land Salzburg mit dem Goldenen Ehrenzeichen für Verdienste um den Salzburger Fremdenverkehr ausgezeichnet.

Ausblick

Die wirtschaftliche Situation des Tälerbusses war von Beginn an angespannt. Nur durch den enormen Einsatz von Dr. Emil Hocevar, die Nichtabgeltung seiner Leistungen und durch einige Förderungen konnten bisher größere Verluste vermieden werden. Ein zentrales Ziel zur Sicherung der Zukunft des Tälerbussystems muss eine wirtschaftliche Absicherung sein.

Ein hauptamtlicher Manager wird notwendig sein, der sich neben der weiteren Angebotsentwicklung vor allem um eine, tragfähige Träger- und Finanzierungsstruktur bemühen muss.

Um die Finanzierung künftig zu sichern, ist ein klares politisches Bekenntnis zum Weiterbestand des Tälerbusses sowie die Integration in ein attraktives regionales Nahverkehrssystem notwendig.

Mit der Einführung des Lungau-Taktes und des Murau-Taktes wurde schon ein wichtiger Schritt in diese Richtung getan. Nun gilt es diese beiden Taktverkehre als Basis für den Tälerbus zu erhalten und auf eine breite, zukunftssichere Basis zu stellen.

Quelle:

Tälerbus - Geschichte des Tälerbusprojektes, www.taalerbus.at/projekt/geschichte.htm

