

---

## Wie kann ein Tälerbussystem finanziert werden? Möglichkeiten im Lungau

---

von Emil Hocevar, Tälerbus Lungau

Die Idee des Tälerbusses wurde aus den Autoschlängen in den Tälern bei gleichzeitig schlechten ÖV-Verbindungen geboren: Der Bus blieb draussen stehen und die PKW fuhren alle weiter taleinwärts.

Die einfache Idee lautete: **Es sollte umgekehrt sein!** Die für Sommer 1989 geplante Stilllegung der Göriacher Postbuslinie 3310 und die gleichzeitige Öffnung von weiteren 3 km Talweg Piendlalm - Göriacher Hüttendorf für den allgemeinen PKW-Verkehr war der Auslöser zum Start der ersten Tälerbussaison 1989.

Durch den Einsatz eines Kleinbusses im Weisspriach-, Göriach- und Lessachtal und zum Prebersee mit sehr rationellen Wagnenumlaufplänen und Personaleinsatzplänen konnten die Kosten für die erste Tälerbussaison mit S 60.000.- relativ gering gehalten werden.

Für die Erweiterung des Tälerbusnetzes auf den Hauptkamm der Niederen Tauern zwischen Murursprung und Sölkpass sowie auf das Nockgebiet musste 1990 eine weitere Finanzierungsgrundlage in Form von Beiträgen von Ländern, Gemeinden und Fremdenverkehrsverbänden sowie durch Spenden und das Einbringen von Preisgeldern von Umweltpreisen gefunden werden. Allerdings gelang es 1990, im Murtal den ersten Tälerbus-Modellfall (PKW nur bis Muritzenalm; Tälerbus 3,5 km weiter auf verkehrsberuhigtem Weg bis zur Sticklerhütte) mit kostendeckendem Tälerbusbetrieb einzurichten, womit bewiesen war, dass die Grundidee - richtig realisiert - auch wirtschaftlich erfolgreich ist.

1995 konnte in Zederhaus mit dem "verkehrsberuhigten Riedingtal" ein neuer Durchbruch erzielt werden. Die Umwandlung der Mautstrasse in einen verkehrsberuhigten Talweg wurde vollzogen, indem für den äusseren Teil der Privatstrasse eine Maut eingehoben wurde, die auch die Parkgebühr und die Gratisbenützung des weiter taleinwärts fahrenden Tälerbusses beinhaltet. Neben der Vermeidung des früheren Betriebsabganges des Tälerbusses in Höhe von S 30.000.- (der Pendelbus wird von der Weggenossenschaft aus der Maut finanziert) ergab diese Neuregelung eine Frequenzsteigerung von 130 Fahrgästen auf 13.000 Fahrgäste!

Die Grossglockner Hochalpenstrassen AG (GROHAG) als Besitzerin der Nockalmstrasse und der Nationalpark Nockberge erklärt sich bereit, ab 1996 einen verdichteten Busverkehr auf der Nockalmstrasse finanziell zu unterstützen. Damit konnten ab 1996 vier Kurspaare auf der Nockalmstrasse etwa im Zweistundenrhythmus angeboten werden, die mit der Mautkarte analog zum Riedingtal benützbar waren. Das bedeutete, dass auch der Nockalmbus für alle Besitzer einer Mautkarte (und der neueingeführten Kärnten-Card) als Gratisbus verkehrte. Eine 350%ige Frequenzsteigerung konnte auf diese Weise erzielt werden. Die GROHAG beabsichtigt, dieses Modell künftig weiterzuverfolgen.

1995 wurde seitens der Länder Salzburg und Steiermark signalisiert, dass die Zuschüsse in der bisherigen Form nicht unbegrenzt weiter geleistet werden könnten. Es wurde ein Drei-Jahres-Zielkatalog vereinbart, innerhalb dessen der Zuschussbedarf massgebend gesenkt und die Frequenz entsprechend gesteigert werden sollte. Zur Unterstützung wurde von den beiden Ländern ein Marketingkonzept finanziert, welches erstmals eine

professionelle Projektwerbung ermöglichte. Gleichzeitig wurde verstärkte Unterstützung bezüglich Verkehrsberuhigungen zugesagt.

Neue Finanzierungsquellen wurden indessen in Form von EU-Förderprojekten gefunden. Die Mitarbeit am EU-Projekt "Sanfte Mobilität" hat für 1996 die Finanzierung des Talerbus-Verbundfahrplanheftes ermöglicht. Im Rahmen der Projektgruppe "Leader" wurden Projekte für Projektbetreuung (künftiges Talerbus-Management), Tal-Verkehrsberuhigung und Elektrobusse beantragt und bewilligt. Vor allem mit dem neuartigen Elektrofahrzeug "Sonnybus" (1996 im Lignitztal erprobt) soll auf schwach frequentierten Talwegen (derzeitige Defizit-Strecken) einerseits eine neue Attraktion geboten werden, andererseits können diese Fahrzeuge durch die problemlose Handhabung guten Gewissens in den Verantwortungsbereich der örtlichen Fremdenverkehrsvereine übertragen werden, was auch zu einer finanziellen und organisatorischen Entlastung der Talerbus-Projektleitung führen sollte. Sofern sich die Ausschüttung der EU-Mittel nicht allzu sehr verzögert, sollte die erste Phase der Umstrukturierung auf das Sonnybusssystem für die Saison 1997 abgeschlossen sein.

### **Abgeleitete Thesen**

Die achtjährige Praxis hat den gedanklichen Projektansatz voll bestätigt, dass der Talerbusverkehr dort funktioniert und auch wirtschaftlich selbsttragend ist, wo ihm ein mindestens 3 km weiter Vorsprung taleinwärts gegenüber dem PKW-Verkehr eingeräumt wird. Dies gilt auch weitgehend unabhängig von der Verkehrsdichte; auch in sehr einsamen Tälern kann mit Bedarfsverkehr (nach Voranmeldung) unter solchen Bedingungen kostendeckend gefahren werden.

Die Praxis hat aber auch gezeigt, dass die Umsetzung gerade dieser Voraussetzung schwierig ist. Leichter geht es noch in Talschlusslagen, wo im Talinneren "verkehrsberuhigte Wanderzonen" eingerichtet werden (Murtal, Riedingtal, Twenger Lantschfeld, Weisspriachtal, Lignitztal). Aber es gibt auch Weggenossenschaften, die es als unerlässlich betrachten, dem Ausflügler-PKW bis ins Talinnere freie Fahrt zu gewähren (Göriachtal, Lessachtal). Durch die Überantwortung des Talerbusbetriebes an die örtlichen Fremdenverkehrsverbände im Rahmen des Sonnybusprojektes müssen sich nun Gemeinden, Fremdenverkehrsverbände und Weggenossenschaften vor Ort entscheiden, ob ein Sonnybusbetrieb parallel zum Autoverkehr finanziell tragbar ist oder ob der Autoverkehr doch beschränkt werden muss. Man darf auf die folgende Entwicklung gespannt sein.

Viel schwieriger ist die Sache bei Durchzugsstrassen (Turracherhöhe, Nockalmstrasse, Sölkpass und Prebersee). Da eine Restriktion des PKW-Verkehrs dort nicht möglich ist, bleibt nur die Lösung, aus anderen Quellen den nicht kostendeckend zu betreibenden Busverkehr zu stützen. Im Falle der Nockalmstrasse ist dies durch die vorbildliche Zusammenarbeit mit dem Nationalpark Nockberge und der Mautstrassenverwaltung GROHAG gelungen, wobei damit auch ein Kurspaar als Zubringer über die Turracherhöhe gesichert ist. Grösste, ungelöste Probleme bestehen allerdings noch auf der Sölkpassstrasse und im Preberseegebiet, wobei man dort den Talerbus aus Maut- oder Parkraumbewirtschaftungseinnahmen stützen sollte.

### **Forderung an Politik, Tourismus und Grundeigentümer**

Das Talerbusssystem ist als flächendeckendes alternatives Transportsystem konzipiert, was dem Urlauber das Erreichen jedes interessanten Ausflugszieles der Region ermöglicht und damit Voraussetzung für Autofreien Tourismus ist. Das "Herausreissen" einzelner "unwirtschaftlicher" Relationen würde daher das Prinzip der Flächendeckung preisgeben,

indem eben dann der ÖV-Tourist erst wieder gegenüber dem automobilen Gast benachteiligt ist.

Die Wirtschaftlichkeit des Tälerbusses hängt also in erster Linie von den Rahmenbedingungen ab, die in der achtjährigen Projektlaufzeit in wesentlichen Bereichen bereits geschaffen werden konnten (verkehrsberuhigte Wanderzonen). Eine weitere wichtige Rahmenbedingung ist natürlich auch die Qualität des vorhandenen ÖV-Systems, mit dem das Tälerbussystem verwoben ist. Das seit dem Näherrücken Österreichs an die EU der Wind für den ÖV deutlich rauher geworden ist (Nebenbahneinstellungen, ÖBB-Privatisierung, Postprivatisierung mit drohenden Reduktionen im Busangebot usw.), macht die Sache auch nicht leichter. Die daraus folgenden Forderungen an die Politik sind rasch aufgezählt: Massnahmen gegen die drohende Einstellung weiterer Bahn- und Buslinien; rasche Verhandlungen zur Lösung der Problemfälle Sölkpasstrasse und Prebersee in Zusammenhang mit Maut oder Parkraumbewirtschaftung.

Die Tourismusstellen sind aufgerufen, sich mehr mit dem ÖV zu befassen und qualifizierte ÖV-Auskünfte im Rahmen von Anreiseempfehlungen, Tourenvorschlägen, geführten Wanderungen usw. abzugeben. Unter den Grundbesitzern wissen es die Land- und Forstwirte und die Jägerschaft zu schätzen, ohne Störung durch Ausflügler-PKW-Kolonnen ihrer schwierigen Arbeit nachgehen zu können. Anders sehen es freilich die Gastwirte des Tales und die Gemeindeglieder der zuständigen Gemeinde, die sich die freie Zufahrt in "ihr" Tal nicht nehmen lassen wollen. Die Talschaften ohne Verkehrsberuhigung werden daher gebeten, sich Lösungen in Gebieten mit Verkehrsberuhigung gut anzusehen und sich ernsthaft um eine eigene Lösung zu bemühen.

Die wichtigste Forderung zur dauerhaften Erhaltung des Projekts ist die Einrichtung einer hauptamtlichen Projektbetreuung. Bis jetzt stand und fiel das Projekt mit dem ehrenamtlich tätigen Initiator und Projektleiter, dem Autor dieses Beitrags. Gesundheitliche Probleme seinerseits hätten beispielsweise sofort zu einer akuten Gefährdung des Projekts geführt. Dank der EU-Projektförderung "Leader" kann nun endlich ein halbtätig angestellter Mitarbeiter für ein Jahr finanziert werden. Die Forderung lautet daher, dass die Folgeanstellung dieses Mitarbeiters sichergestellt sein muss, wobei angesichts der länderübergreifenden Situierung des Projekts die Tourismusstellen im Südosten Salzburgs, in der Obersteiermark und in Oberkärnten genauso gefordert sind wie die neugeschaffenen ländereigenen Verkehrsverbände dieser drei Bundesländer. Unter so vielen Partnern einen Dienstposten aufzuteilen, müsste für den einzelnen tragbar sein. Eine wichtige Aufgabe des neuen Projektbetreuers ist es daher auch, die Bewusstseinsbildung in diese Richtung zu fördern und damit gleichzeitig die Zukunft seiner Anstellung zu sichern.

---

Quelle:

Ecotrans Report 1997 - Sanfte Mobilität in Tourismusorten und -regionen, Wien/München, 1997 - Wie kann ein Tälerbussystem finanziert werden? Möglichkeiten in Lungau, S. 48,49

