

Beitrag von Andreas Offenborn zum Thema „Wo bleibt die Bahn?“:

Diese Frage stellte ich bereits im Jahr 1994, als ich begann den ÖV für meine Alltagswege, meist den Weg in und von der Arbeit zu nutzen. Damals wurde das ÖBB Taktmodell NAT 1991 begonnen zu „redimensionieren“ d.h. auszudünnen. Und bereits damals wollte man Menschen bewegen auf den ÖV umzusteigen – mit mäßigem Erfolg. Warum wohl? Weil bereits damals mehr Finanzmittel in den MIV gesteckt wurden als den ÖV, den man eigentlich nur dort wollte, wo es schon damals mit dem MIV nicht mehr ging – den städtischen, urbanen, dicht besiedelten Gebieten. Und weil die Bundesländer Wien und NÖ diametrale Strategien zur Bewältigung des Verkehrs entwickelten und das bis zu ihren Ländergrenzen mit dem Ergebnis: Straßen von und bis nach Wien und weiter mit dem ÖV. D.h. im Umkehrschluss, dass es weder mit dem MIV ausschließlich und mit dem ÖV ausschließlich ebenfalls nicht „praktikabel“ war, **eine** länderübergreifende Distanz zu überwinden – man brauchte (meist bis heute unverändert!!) beides: MIV und ÖV. Sogar negative Auswirkungen aufs Klima wurden bereits thematisiert – aber hatten kaum Einfluss auf die Strategien gehabt.

Seither kam es zwar zu „Bewusstseinsänderungen“ und damit auch zu Budgetverlagerungen vom MIV in Richtung ÖV – (die Bauwirtschaft hatte damit wenige Einbußen) doch „Klimaverträglichkeit“ wurde zwar als Argument für Investitionen verwendet – aber eine Reduzierung des MIV zur Reduzierung der daraus entstehenden Emissionen war nicht gewünscht – man wollte ja schließlich weiter steigende Kfz-Zulassungszahlen haben.

Heute noch offen (trotz zugegebener Weise einiger punktueller Verbesserungen) sind ÖV-Erschließungen in die Fläche, jeweils in NÖ und auch Wien, sogar manchmal dort wo es ÖV-Achsen gibt bzw. gab (Beispiel innere Westbahn Auflösung von Halten „nach Aushungern“ und DUB in NÖ etc...) mit zumindest vergleichbaren Reisezeiten verglichen mit dem MIV.

Durch die Budgetverlagerung gab es auf vielen Strecken zu beachtlichen Angebotsverbesserungen, Taktverkehre wurden errichtet bzw. immer weiter ausgedehnt bis in verkehrsschwache Zeiten (Abend- und Wochenendangebote), in letzter Zeit wurden aner kennenswerte Tarifangebote realisiert – trotzdem bleibt es unattraktiv in dünnbesiedelten Landesteilen den ÖV zu nutzen, die Fahrzeiten des ÖV – aber immer öfter auch die Zuverlässigkeit des ÖV treibt die Nutzer wieder zum MIV, Details dazu würden die Redezeit überstrapazieren.....

Somit werden derzeit oft immer noch MIV und ÖV (im Zuge des SELBEN Weges) verwendet, was daher die flächenverschwendende Errichtung von P&R Anlagen argumentiert – und in Folge mit „Klimaschutz“ „begründet“ wird, aber eine echte Reduzierung des MIV in Summe wird eigentlich nicht gewollt – und daher auch nicht wirklich angestrebt – siehe Argumente „steigende Zulassungszahlen“ und „80000 Arbeitsplätze in der Autoindustrie“ etc....und erfordert daher noch weiter Straßen wie z.B. Lobautunnel, S34, und und und....

Die eigentlich Aufgabe ist nun das System ÖV zukunftsfit zu machen: D.h. verlässlich, ausreichende Kapazitäten bietend und Durchgängigkeit bis zur „letzten Meile“ herzustellen und leistbar zu werden und bleiben – auch über Länder- und Staatsgrenzen hinaus. Diese Aufgabe ist einerseits von den beteiligten Unternehmen (Verkehrsunternehmen, Bestellerorganisationen), andererseits von der Politik (in allen Ebenen) und vor allem durch die Nutzer selbst zu lösen...