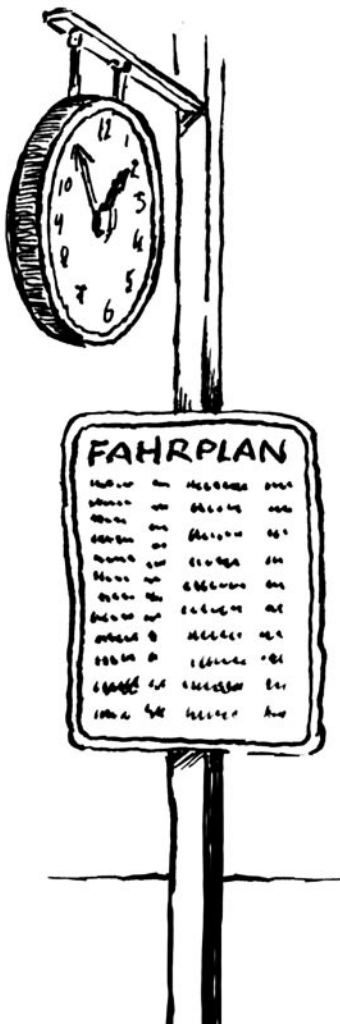


Verkehrsplanung ist Lebensplanung



Verkehrsplanung ist Lebensplanung

Vorbemerkung

Niederösterreich steht nicht außerhalb des gesamtösterreichischen und europäischen Verkehrsnetzes. Ganz im Gegenteil: In unserem Bundesland kristallisieren sich Probleme heraus, die aus den größeren Zusammenhängen abzuleiten sind, zugleich aber eine spezielle Ausprägung finden. Nehmen wir nur die im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung vor sich gehende Ausweitung des LKW-Verkehrs und die Tatsache, dass die Straßenkapazitäten der Ostregion zu kollabieren drohen. Hier zeigt sich wie in einem Brennglas: Wir gehen sehenden Auges auf Zustände zu, die umso unlösbarer werden, als sie sich weiter auswachsen. Die Lösung sehen die Herrschenden vorrangig im Bau von immer mehr Autobahnen. Unsere Konzepte richten sich daher nicht nur an das Land, sondern auch an Bund und Europäische Union.

Die Verkehrskommunikation ist ein entscheidendes Element der Volkswirtschaft.

Kein Wirtschaftssystem kann auf effiziente Verkehrsstrukturen verzichten. Oder anders ausgedrückt: Bleibt die Verkehrsinfrastruktur

in ihrer Entwicklung zurück, dann schlägt sich das unweigerlich auf die Wirtschaft nieder. Und unter diesem Gesichtspunkt betrachtet, stehen wir an einem kritischen Punkt.

Beispiel: Werden Nebenbahnen zugunsten von Hauptverkehrslinien vernachlässigt oder gar eingestellt, dann wird die Ausdünnung der Infrastruktur beschleunigt: Zuerst verschwindet die Produktion, dann die private (Handel) wie öffentliche (Postämter, Bezirksgericht, etc.) Dienstleistung. Mit ihren Erwerbs- und Lebensgrundlagen siedelt aber auch die Bevölkerung ab. Die Verbleibenden sind wiederum zum Auspendeln gezwungen. Die jüngeren Generationen gehen – und mit ihnen die Chance auf eine Veränderung zum Besseren.

Die Qualität des Verkehrsangebots in seiner Gesamtheit ist auch eine Frage der Lebensqualität der Bevölkerung.

Ein Unterangebot an öffentlichen Verkehrsmitteln bei gleichzeitiger Überlastung der Straßen durch Gütertransport und Individualverkehr mindert die Lebensqualität

aller, die von der Verkehrsteilnahme abhängig sind oder an Hauptverkehrslinien wohnen.

Beispiel: Die Südbahnregion ist durch ein Unterangebot an Bahndienstleistungen seitwärts der Südbahn und durch die eindeutige Belastung der Straßenverbindungen gekennzeichnet, was für viele pendelnde NiederösterreicherInnen zur täglichen Tortur wird.

Die KPÖ Niederösterreich kann freilich das Rad nicht mehr neu erfinden. Sie versucht vielmehr Lösungen, die von Expertinnen und Experten der Verkehrspolitik erarbeitet wurden und im Interesse der Bevölkerung und der volkswirtschaftlichen Entwicklung liegen, zu bündeln und in Richtung eines Alternativkonzeptes zu formen. Dabei sind wir uns bewusst, dass die Ursachen für die gegebene und vielfach schon unhaltbare Situation in einem Wirtschaftssystem liegen, das kurzfristige Profitinteressen mächtiger Lobbies vor die sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung reiht. Unter diesen gesellschaftlichen Bedingungen geht der Verkehrspolitik die Gestaltungskompetenz

verloren. Mehr noch: Die Verkehrspolitik degeneriert von einem eigenständigen Gestaltungsbereich zum Wurmfortsatz der Wirtschaftspolitik. Und selbst diese unterliegt zunehmend dem Druck der Mächtigen. Wenn etwa die Europäische Kommission die Verwerfungen und Gefahren, die dem europäischen Verkehrssystem drohen, richtig erkennt, zugleich aber wirkungsvolle Lösungsansätze schuldig bleibt, um dem Konflikt mit Kfz-Industrie und Frächterkonzernen auszuweichen, dann zeigt das einmal mehr, wo das Problem liegt.

Den Beweis dafür braucht man auch auf niederösterreichischer Ebene nicht lange zu suchen: Im aktuellen Programm der regierenden ÖVP-NÖ („Klarheit durch Mehrheit. Erfolg durch Arbeit“) wird ganz deutlich vor Augen geführt, dass der Schwerpunkt beim Bau neuer Straßen liegt. Der Löwenanteil der von 2003 bis 2012 vorgesehenen 4,5 Milliarden Euro geht in die Nordautobahn A5, in die Marchfeldstraße, in den Ring um Wien, in den 4-spurigen Ausbau der A2 zwischen Vösendorf und Guntramsdorf, in eine neue Wiener Süd-

Verkehrsplanung ist Lebensplanung

umfahrung, in den Ausbau der zweiten Richtungsfahrbahnen der Kremser Schnellstraße zwischen St. Pölten und Traismauer, und in die Nordost-Autobahn (sogenannte „Spange Kittsee“). Danach rangiert der 4-gleisige Ausbau der Westbahn, der Ausbau der Schnellbahnlinie S2 Wien-Gerasdorf-Wolkersdorf-Mistelbach-Laa/Thaya, der Ausbau der Bahnhöfe Krems und Baden, 23 neue Park & Ride-Anlagen, 29.000 Pkw-Park & Ride-Stellplätze in NÖ.

So gesehen wird klar, dass die Probleme der Verkehrspolitik nicht losgelöst von den politischen Kräfteverhältnissen im Land, im Bund und im europäischen Maßstab betrachtet werden können. Die Durchsetzungskraft fortschrittlicher Lösungen hängt also nicht zuletzt davon ab, ob und in welchem Maß es gelingt, auf diese Kräfteverhältnisse Einfluss zu nehmen. Vereinfacht gesagt kommt es darauf an, jene Kräfte zu stärken, die sich in ihren Konzepten und Handlungen an den Interessen – den sozialen und wirtschaftlichen Interessen – der Bevölkerung orientieren und nicht an kurzfristigen Profitinteressen einiger weniger.

Der Zwang zur Mobilität

Die Menschen werden immer mobiler. Nicht nur freiwillig – Freizeitvergnügen Reisen – sondern auch gezwungenermaßen, wie sich anhand der wachsenden PendlerInnenströme zeigt. In Niederösterreich, insbesondere im Waldviertel und im südlichen Niederösterreich, sind die Kernbereiche der Industrie Vergangenheit. Neue Dienstleistungsbetriebe entstehen in den Ballungszentren.

Auch die klassischen Arbeiterviertel sind im Schwinden. Kleine Arbeiterwohnungen werden zu großen zusammengelegt, das Wohnangebot wird dadurch geringer. Neue Wohnungen im großvolumigen Wohnbau entstehen an den Orts- und Stadträndern, auf die Schaffung der nötigen öffentlichen Verkehrsinfrastruktur wird dabei weitgehendst „vergessen“. Die Menschen müssen ihr Auto verwenden.

Noch stärker als Erwachsene sind Jugendliche auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen: Abhängigkeit von der Wohnortwahl der Eltern, geringe Dichte von middle-

ren und höheren Schulen, Berufsschulen, Fachhochschulen und großen lehrlingsausbildenden Betrieben. Wer studiert, muss nach Wien, Linz oder Krems. Hinzu kommen die finanziellen Hürden, die damit verbunden sind (Führerscheinkosten, Auto/Moped, Versicherung, Benzin etc.).

Attraktivität und Image des öffentlichen Verkehrs stärken

Im Bewusstsein der Bevölkerung werden mit dem Auto Freiheit, Individualität und Mobilität assoziiert. Die öffentlichen Verkehrsmittel gelten als teuer, schmutzig und verspätet.

Sager, wie etwa Erwin Pröls „Keine Luft von A nach B transportieren“, zeigen diese Tendenz und fördern bestehende Vorurteile. So wird oft ins Auto gestiegen, obwohl viele wissen: Mit der Bahn wäre mensch schneller am Ziel, da bei bestimmten Strecken (West- und Südautobahn, etc.) der Stau schon so sicher ist, wie das „Amen“ im Gebet. Es geht also darum, das Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel nicht noch mehr auszuhuntern und auszudünnen, sondern entscheidend zu verbessern. Wenn das Angebot attraktiv ist und die Preise annehmbar sind, wird die Zahl der Benutzer steigen.

Wir KommunistInnen fordern

→ Die derzeitige Verkehrserziehung an den Kindergärten und Grundschulen zu einer „Mobilitätserziehung“ auszubauen und den Jugendlichen von klein auf den Umgang mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Fahrplan, Takte, Tarife lesen und verstehen) näher zu bringen



Verkehrsplanung ist Lebensplanung



- Grundsätzlich die Tarife aus ökologischen Überlegungen radikal zu senken
- Was die Frequenz auf überlasteten Strecken und den Zustand der Fahrgasträume anbelangt, sind die öffentlichen Verkehrsmittel, allen voran die Bahn, für die BenutzerInnen freundlicher zu gestalten. Die neue Mode der ÖBB, Toilettenanlagen auf kleinen Bahnhöfen zu schließen sowie Strafzuschläge von 60 Euro, sofern man in den „Selbstbedienungszügen“ ohne gültige Fahrkarte angetroffen wird, dienen eher der Vertreibung von Kunden.

SchülerInnen/Lehrlinge/ StudentInnen

Gerade in Niederösterreich wird der Schultyp oft nicht nur nach persönlicher Neigung gewählt, sondern auch nach regionalen und verkehrstechnischen Gesichtspunkten. Oftmals stellt der Schulweg nicht nur aufgrund der Entfernung sondern auch der verkehrstechnischen Anbindung ein Problem dar. Hinzu kommt, dass Schulbeginnzeiten oft willkürlich und ohne Rücksicht auf die Fahrpläne festgesetzt sind. So entste-

hen für viele SchülerInnen lange Wartezeiten. Dennoch müssen die SchülerInnen bzw. deren Eltern einen Selbstbehalt für die SchülerInnen“frei“fahrt entrichten.

Hat ein Lehrling erst einmal eine Lehrstelle gefunden, so sind noch lange nicht alle Probleme gelöst. „Nerven sparen und Bahn fahren“ wird oft zur unrealisierbaren Devise, wenn es gilt, nicht nur eine öffentliche Verbindung zur Lehrstätte sondern auch zur Berufsschule zu finden. Geradezu ein Hohn ist auch da das neue Lehrlings-

gesetz der ÖVP/FPÖ-Regierung, das bestimmten Betrieben erlaubt, Lehrlinge bis 23 Uhr zu beschäftigen, wobei die öffentlichen Verkehrsmittel zu dieser Zeit ihren Betrieb meist schon eingestellt haben.

Des weiteren müssen Lehrlinge im Gegensatz zu den SchülerInnen nicht nur den Selbstbehalt für die Fahrt zur Berufsschule zahlen, sondern auch jenen für die Fahrt zur Lehrstätte.

Mit der Streichung der Freifahrt durch die SPÖ/ÖVP-Regierung 1996 wurden Studierende noch kräftiger zur Kasse gebeten. Viele Absolventen der Fachhochschulen oder Pädaks sehen sich gezwungen, entweder auf PKWs umzusteigen oder gar den Studienort zum Wohnort zu machen. Aber selbst für Studierende, die eine Möglichkeit der öffentlichen Verkehrsverbindung vorfinden, entstehen enorme Kosten (Bus-, Bahn- und U-Bahnkarten).

Wir KommunistInnen fordern

- Freifahrt für alle SchülerInnen, Lehrlinge, sowie Studierende zum Ausbildungsort
- Freifahrt auch in den Ferien
- Günstige Zusatzkarten für angrenzende Regionen
- Regionale Abstimmung der Fahrpläne durch ÖBB, Post, ÖGB, AK, GemeindevertreterInnen, BetriebsrätInnen, SchulsprecherInnen und JugendvertrauensrätInnen; Anpassung der Fahrpläne an Schul- bzw. Arbeitsbeginn



Verkehrsplanung ist Lebensplanung



- In abgelegenen Gebieten sollen Betriebe für die Verbindung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz sorgen (betriebsübergreifende Sammeltaxis oder Betriebsbusse)
- Theoretische Führerscheinausbildung im Rahmen der Verkehrserziehung in den Schulen bzw. Berufsschulen

Bundesheer und Zivildienst

In vielen Fällen lässt die öffentliche Erreichbarkeit von Kasernen und vor allem Zivildienststellen zu wünschen übrig. So sind Präsenz- und Zivildienner häufig gezwungen

auf das Moped/Auto zurückzugreifen. Während Berufstätige für ihre Fahrten zum Arbeitsplatz wenigstens PendlerInnenbeihilfe bekommen, wird Präsenz- und Zivildiennern für die Benutzung des eigenen Fahrzeugs keine Fahrtkostenrückerstattung geleistet.

Wir KommunistInnen fordern

- Freifahrt für Präsenz- und Zivildienner
- Direkte Einbindung aller Kasernen in den öffentlichen Verkehr
- Entschädigung für Präsenz- und Zivildienner, die gezwungen sind, mit privaten Verkehrsmitteln anzureisen

„Pendlerland Niederösterreich“

223.000 Berufstätige pendeln täglich oder wöchentlich mit öffentlichen oder privaten Verkehrsmitteln über die Bezirksgrenze hinaus. Das sind nicht weniger als 45% aller niederösterreichischen Lohnabhängigen. Pendeln stellt für die Betroffenen eine starke zeitliche wie finanzielle Belastung dar. Pendlerbeihilfen sind da nur ein geringer Ausgleich. Wir unterstützen die Forderungen der Arbeiterkammer, wie etwa die Erhöhung des PendlerInnenpauschales und des amtlichen Kilometergeldes, wenn gleich wir überhaupt für den Nulltarif eintreten. Fahrplanwechsel führen naturgemäß immer zu Beschwerden, weil jede Änderung Verlierer mit sich bringt. Wenn die

Bahn jedoch ihre treuesten Kunden – die PendlerInnen – bestraft, ist das unannehmbar. Ein Beispiel: Besonders viele Beschwerden kommen nach der letzten Fahrplanumstellung aus Tulln – der Stadt, die den höchsten Anteil von BahnpendlerInnen in ganz NÖ hat. Der Vorteil, dass man in nur 25 Minuten am Wiener Franz-Josefs-Bahnhof oder bei der U-Bahn-Station Spittelau ist, wird durch neue Abfahrtszeiten ab Tulln oder Wien für viele PendlerInnen zunichte gemacht.

Auch gibt es Klagen über Züge, die zwar in Klosterneuburg und St. Andrä-Wördern, nicht aber in Tulln halten, über nicht mit den Schulen abgestimmte Fahrplanänderungen sowie nicht wartende Anschlusszüge.

Wir KommunistInnen fordern

- Effizientere Abstimmung der Fahrpläne auf die Bedürfnisse der PendlerInnen und Vermeidung großer Wartezeiten beim Umsteigen
- Unternehmensabgabe zur Stützung des Nah- und PendlerInnenver-



Verkehrsplanung ist Lebensplanung



kehrs (für Parkraumbeschaffung gibt es auch derzeit Unternehmensabgaben)

- Nulltarif für PendlerInnen – dafür müssen die Mittel der derzeitigen PendlerInnenbeihilfen für Benützer öffentlicher Verkehrsmittel direkt dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs zugeführt werden

PensionistInnen

Einkauf, Arztbesuch oder die Fahrt zu Verwandten und Bekannten sind für viele Pen-

sionistInnen, die oft auch über keine individuellen Verkehrsmittel verfügen, umso beschwerlicher, als das öffentliche Angebot nicht ihren Bedürfnissen entspricht.

Wir KommunistInnen fordern

- Ausbau und attraktivere Gestaltung des öffentlichen Nahverkehrs und die Ausstattung aller öffentlichen Verkehrsmittel mit alten- und behindertengerechten Einrichtungen
- Einheitliche Seniorenkarte für alle Pensionsformen, unabhängig vom Alter und Vereinheitlichung der Ermäßigung bei allen öffentlichen Verkehrsmitteln



- Wenn schon auf immer mehr Bahnhöfen Fahrscheinautomaten aufgestellt werden, sollten sie auch benutzerfreundlich sein. Besonders ältere Menschen sind mit den jetzigen Automaten oft überfordert

Freizeit

Die öffentliche Anbindung vieler Orte wird oft schon in den frühen Abendstunden eingestellt, lediglich ein paar ausgewählte Orte werden bis ca. Mitternacht angefahren. So

ist mensch auch in der Freizeit gezwungen für seine sozialen, kulturellen und sportlichen Bedürfnisse auf das eigene Fahrzeug zurückzugreifen, da die einzige verbleibende Alternative – das Taxi – für viele, vor allem für junge Menschen, unfinanzierbar ist.

Wir KommunistInnen fordern

- Verstärkt Einrichtung von Nachtzügen auf den Hauptverkehrslinien, auch am Wochenende
- Stündliche Nachtbusse, die alle größeren Orte des Bezirks anfahren und durch Sammeltaxisysteme ergänzt und zu leistbaren Preisen angeboten werden





- Für die anfallenden Kosten der Nachtbusse und den Preisausgleich für Sammeltaxis sollen die kommerziellen Großveranstalter in Form einer Abgabe aufkommen

ArbeitnehmerInnen im Verkehrsbereich

Unterschiedlich sind die Probleme der Beschäftigten im Verkehrsbereich. Bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben kämpfen die KollegInnen gegen Sozialabbau und Reduzierung der Arbeitsplätze in Gefolge von Ausgliederung und Privatisierung. Bei privaten Bus-, Taxi- und Mietwagenunternehmen kämpfen die KollegInnen gegen niedrige Entlohnung, unsoziale Arbeitsbedingungen und ungeregelte Arbeitsverhältnisse.

Bei den privaten Frächtern kämpfen die KollegInnen gegen die ihnen aufgezwungenen Gesetzesverletzungen. Der Großteil

der Lenker muss das Fahrzeug im „Just in Time“-System lenken. Den Unternehmern ist es dabei egal, ob ihre Beschäftigten 14 oder gar 20 Stunden am „Lenkbock“ sitzen und übermüdet ihre Tour abwickeln.

Die Übertretung der derzeitigen Ruhebestimmungen müssen sie oft auf Weisung ihres Bosses durch Manipulation der Tachoscheiben verdecken. Die Unfallgefahr schraubt sich so in die Höhe. Dazu kommt, dass immer mehr Frächter ihre Firmensitze ins Ausland verlegen und vor Ort unausgebildete Fahrer zu Dumpinglöhnen beschäftigen.

Wir KommunistInnen fordern

- Verstärkte Investition in öffentliche Verkehrsmittel und gesetzliche Unterbindung des Ausverkaufs
- Genauere Kontrollen zur Einhaltung der gesetzlichen Ruhebestimmungen im Lkw-Verkehr
- Bei Gesetzesübertretung sind die Unternehmen und nicht die Lenker empfindlich zu strafen und von öffentlichen Aufträgen auszuschließen
- Schaffung einer einheitlichen Verkehrsgewerkschaft zum Zweck einer gemeinsamen Kollektivvertragspolitik und zur Unterbindung von Lohndumping

Güterverkehr umlenken

Niederösterreich liegt am Schnittpunkt wichtiger Verkehrswege: Der Rhein-Main-Donaukanal stellt die Verbindung zwischen der Nordsee und dem Schwarzen Meer her. Die Westbahn/Ostbahn und die Nordbahn/Südbahn durchqueren das Land. Wichtige europäische Straßenverbindungen, wie die West- bzw. die Südautobahn, kreuzen einander ebenfalls.

Mit dem Rhein-Main-Donaukanal ist Niederösterreich mit wichtigen europäischen Wirtschaftszentren verbunden.

Obwohl der Wasserweg ein kostenfreudlicher und umweltfreundlicher Verkehrsweg ist, wird er auf der Donau nicht voll ausgenutzt und auch die Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern wie der Bahn entspricht bei weitem nicht den Anforderungen.

Der Transitverkehr wie auch der regionale Güterverkehr wachsen Besorgnis erregend an. Menschen und Umwelt tragen die Belastung, die Konzerne und Frächter profitieren durch unsinnige Fördersysteme der EU und niedrig gehaltene Frachtkosten. Die EU-Osterweiterung bringt ein weiteres Ansteigen des Güterverkehrs auf Österreichs – insbesondere Niederösterreichs – Straßen.

Die starke Frächterlobby setzt auf den Straßentransport. Die Politik folgt diesem Weg, während der öffentliche Verkehr vernachlässigt wird. Aus „Kostengründen“ werden sogenannte „unattraktive“ Streckenführungen und Nebenbahnen eingestellt. Und mit der Schließung der Nebenbahnen sowie durch die Lücken im Netz der Güterterminals werden die Möglichkeiten, Güter auf der Schiene zu transportieren, überhaupt genommen.

Auch der Ausbau der Bahninfrastruktur wird verzögert. Ein klassisches Beispiel ist der Semmering-Basis-Tunnel. Mit negativen Naturschutzbescheiden verhindert die NÖ Landesregierung den Bau, während der Straßentunnel als notwendiger „Lückenschluss“ längst fertig gestellt wurde.

Neuesten Umfragen des Verkehrsministeriums zufolge hat sich knapp die Hälfte der österreichischen Industrie- und Logistikbranche noch nie Gedanken über den Gütertransport auf der Donau gemacht. Lassen wir jedoch die Zahlen sprechen, so ergibt sich folgendes Bild: Die Binnenschifffahrt verursacht beim Transport von 1.000 Tonnen auf 1 km Länge Umweltkosten von 10, die Schiene von 15, und die Straße von 35 Euro. Um die Güterlawine einzudämmen müssen möglichst viele Warentransporte auf Wasser und Schiene verlegt werden!

Wir KommunistInnen fordern

- Den weiteren Ausbau der Wasserstraßen (Donau-Oder-Elbe-Kanal) und der Donauhäfen, verbunden mit einer effizienten umweltfreundlichen Abstimmung mit anderen Verkehrsträgern, vor allem mit der Bahn, durch Schaffung neuer Güterterminals
- Den Bau von zusätzlichen Containerumschlagplätzen und LKW-Verladestellen
- Ausdehnung der Lkw-Transitfahrverbote auf Niederösterreichs Bundesstraßen und entsprechende Kontrollen der „Mautflüchtlinge“. Lenkungsabgaben bei Lkw-Maut, Mineralöl- und KfZ-Steuer sowie deren Zweckbindung für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, ähnlich wie das in der Schweiz mit Erfolg betrieben wird
- Einbeziehung der Umwelt-, Lärm-, Stau- und Gesundheitskosten in die Berechnung der Lkw-Maut

Flugverkehr

Der Flughafen Wien-Schwechat ist der größte Flughafen Österreichs.

In neuen Studien wird für die Flughäfen Wien und Bratislava gemeinsam eine Steigerung des Passagieraufkommens von

derzeit 17 Millionen bis zum Jahr 2015 auf 30 Millionen Menschen erwartet.

Die Umwelt- und Lärmbelastung und Verkehrsentwicklung steigt dadurch mittel- und längerfristig – ansteigen sollen auch wieder die Profite der Aktionäre der Flughafen-AG.

Wir KommunistInnen fordern

- Wir fordern ein österreichweites Fluglärngesetz, das den lärmmedizinischen Erkenntnissen entspricht und ein Nachtflugverbot (wie etwa in München und Zürich)
- Keine dritte Piste am Flughafen Schwechat, sowie keine zusätzlichen Flughäfen in Niederösterreich, im Zuge der Kooperation mit Bratislava rascher Ausbau der Bahnverbindung dorthin.

Privatisierung ist der falsche Weg!

Der öffentliche Verkehr wird von der schwarz-orange-blauen Regierung weitestgehend privatisiert. Die ÖBB wurde ausgegliedert, zerteilt und soll teilprivatisiert werden. Das ist der englische Weg mit all seinen katastrophalen Folgen. Bei den Postbusdiensten spielt sich ähnliches ab. Was „kleine“ Eisenbahner bereits zu Beginn der ÖBB-Reform wussten, haben inzwischen auch „Experten“ begriffen: Die Teilung in fünf Leit- und zig Untergesellschaften funktioniert nicht. Jetzt sind wieder sogenannte „Adaptierungen“ fällig. Und während in großem Stil Personal abgebaut wird, wurde die teure Chefetage noch verbreitert.

Sich auf die SPÖ zu verlassen, ist ein Irrtum: Die SPÖ hat als damalige Regierungspartei vor Jahren mit den Privatisierungen begonnen. Eine Rücknahme der Privatisierungen will sie auch im Falle der Rückkehr in die Regierung nicht. Und bei der aktuellen Post-Privatisierung sagt die SPÖ nur, es handle sich um den falschen Zeitpunkt.

In Niederösterreich wurden mit der Übersiedlung der Landesregierung nach St. Pölten die Wieselbusse geschaffen. Nur: Die öffentlichen Förderungen laufen jetzt nicht mehr ausschließlich in Verkehrsmittel der öffentlichen Hand, sondern ein großer Teil der neuen Wieselbus-Linien werden von Privatanbietern betrieben.

Niederösterreich ist das Bundesland mit den meisten Regionalbahnen (24 von insgesamt 37). Ein aktueller Gesetzentwurf der Regierung sieht vor, die Verantwortung für den Regionalverkehr künftig vom Bund an die Länder zu übertragen, um einzusparen. Als Entschädigung werden in Summe den Ländern pro Jahr lächerliche 30 Millionen Euro versprochen. Dies ist zwar nach bisherigen Aussagen auch für die Landesverkehrsreferenten „unzumutbar“, aber die Kunden dürfen sich auf Verschlechterungen bzw. Verteuerungen gefasst machen. Mit dieser geplanten Reform könnte auch so manche Nebenbahn leichter eingestellt werden. Verkehr ist eine zentrale gesellschaftliche Angelegenheit. Planung und öffentlicher Verkehr sind daher Aufgaben der öffentlichen Hand.

Wir KommunistInnen fordern

- Rückbau der ÖBB zu einem einheitlichen Betrieb in öffentlichem Besitz
- Öffentliche Verkehrsbetriebe sind per Gesetz vor dem Ausverkauf zu schützen
- Der Bund darf sich nicht einfach der Kosten für den öffentlichen Nahverkehr entledigen, indem er diese auf die Länder überwälzt
- Aufbau eines landeseigenen niederösterreichischen Nahverkehrsunternehmens, das von den Wieselbuslinien ausgehend für ein dichteres öffentliches Verkehrsangebot sorgt
- Umwandlung der Autobahn- und SchnellstraßenfinanzierungsAG (ASFINAG) in ein öffentlichrechtliches Unternehmen bei sofortiger Entschuldung

Schlussbemerkungen

Die Kommunistische Partei unterscheidet sich von allen anderen politischen Kräften dadurch, dass sie in ihrer Verkehrspolitik

die drei Gesichtspunkte Ökologie, Soziales und Demokratie als eine Einheit ständig im Auge hat und Lösungen anstrebt, die auch eine untrennbare Verbindung dieser drei Gesichtspunkte beinhalten.

Verkehrspolitik hat eine starke ordnungspolitische Komponente. Tatsächlich spielen sich aber Betriebsansiedlungen und größere Wohnbauprojekte fernab einer verbindlichen Planung der Verkehrsanbindung ab.

Wir KommunistInnen fordern

- Die Festlegung sozialer, ökologischer und ordnungspolitischer Kriterien, die auf jede verkehrspolitische Maßnahme verbindlich anzuwenden sind
- Ein Gesamtverkehrskonzept, das alle wichtigen Verkehrsträger – Straße, Schiene, Wasser, Luft – verbindlich koordiniert
- Eine strikte Raumordnungspolitik, bei der größere Bauvorhaben im Bereich Wohnbau, Betriebsansiedlung und Geschäftszentren nur im Rahmen von Raum- und Umweltverträglichkeitsprüfungen zu genehmigen sind, wobei eine entsprechend gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr gewährleistet sein muss
- Verkehrspolitik ist in hohem Maße eine demokratiepolitische Frage. Es muss daher unmittelbare Beeinflussungsmöglichkeiten durch die Gebietskörperschaften und die Bevölkerung geben, die eine entsprechende Information, Mitsprache und Kontrolle voraussetzt

Stand Februar 2006. Beschlossen bei der 21. Landeskonferenz der KPÖ-NÖ am 22. April 2006.

Eine bessere Welt ist möglich!

Werde auch Du aktiv!

Impressum:

Kommunistische Partei Österreichs
Landesorganisation Niederösterreich
3100 St. Pölten, Andreas-Hofer-Straße 4
Email: kpoe.noe@aon.at
Fax: 02742/71074-17

Stand Februar 2006