

Kurzbericht von einer besonderen Konferenz in St. Pölten (mit Exkurs):

„Symposium Ausgedünnt. Eingestellt. Stillgelegt“.
Was kann der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum?

NÖ-Verkehrs-Landesrat Wilfling meinte, das der Titel **„Ausgedünnt. Eingestellt. Stillgelegt“** nicht auf NÖ bezogen sein könne. Er schaute nicht sehr amused drein, als er nach seiner Begrüßung, in der die Landesverkehrspolitik umfassend darstellte, vom Moderator sehr direkt angesprochen wurde. Das passiert einem Landesrat in NÖ nicht oft. Immerhin ist ihm aber zugute zu halten, dass er sich für einige Zeit der Diskussion stellte. U.a. wegen der Thayatabahn.

Programm:

<http://www.orte-noe.at/event.php?item=7982>

Es ist nicht meine erste Konferenz zu Verkehrsfragen. Die Konferenz am 21.11.14 in St. Pölten war aber gerade in Niederösterreich besonders: Bei Konferenzen, die von Landes- oder Bundesstellen oder diesen nahen Institutionen abgehalten werden, sprechen – sofern sie nicht überhaupt als Eigen-PR angelegt sind – meist nur wenige, die irgendwie unabhängig von Aufträgen sind, sondern entsprechen eher in vorauseilender Angepasstheit. Und letztlich ist hohe Qualität der Vorträge und hohe Kompetenz der Referenten ist auch nicht immer gegeben. Oft sind Konferenzen rein „rein wissenschaftlich“ und dabei ohne (verständlichen) Bezug zur Praxis. Dem ORTE-Architektur-Netzwerk gebührt Hochachtung, dass so etwas Hochqualitatives und gleichzeitiges geistig Freies gelungen ist. Es dauerte übrigens auch eine Stunde länger als geplant.

Allerdings habe ich zum Schluss Gespräche aufgeschnappt, nach denen dieses Forum zum letzten Mal stattgefunden haben könnte. Weil manche einen offenen Geist einfach nicht ertragen können?

Übrigens waren von Parteivertreterinnen nur Grüne anwesend, und von Seiten der NÖVOG (Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft) und der Landesverkehrsbeamten dürfte auch kaum jemand zu dieser Veranstaltung gefunden haben; was sehr schade ist, weil dann manches noch konkreter diskutiert hätte werden können, und hier ein breiterer Horizont sicher viel bringen könnte.

Zur Thayatabahn wiederholte Landesrat Wilfling wieder einmal seine Position, es sei allein die Entscheidung der Region. Sie bekomme sechs Millionen Euro und könne damit machen was sie wolle: Radwege, Fischteiche, was immer. Im Übrigen sei er dafür nicht mehr zuständig, weil der Radweg auf der Bahn ein touristisches Projekt sei (und Landesrat Bohuslav dafür verantwortlich sei).

Gansterer vom VCÖ stellte u.a. die **sehr positiven Entwicklungen in den Nutzerzahlen im öffentlichen Verkehr in den Ballungsräumen** dar, wo es auch attraktive Angebote geschaffen wurden, und zusammen damit steigende Energiekosten und Maßnahmen wie die Parkraumbewirtschaftung in Wien die treibenden Kräfte sind. „**Peak car**“ sei in den Industrieländern erreicht.

Er zeigte auch wieder einmal die Statistik, wonach der **Bezirk Waidhofen/T** **österreichweit die höchste Motorisierungsquote** hat, obwohl er beim Einkommen weit hinten liegt.

Alexander Stipschitz stellte u.a. für den öffentlichen Verkehr die astronomischen Fahrtzeiten zwischen österreichischen und tschechischen Hauptorten dar, und machte diese tiefe verkehrsinstitutionelle Spaltung mitten im „Herzen“ des angeblich integrierten Europas bewusst, die aber nicht naturnotwendig ist, weil sie etwa im vergleichbaren bairisch-tschechischen Grenzgebiet überwunden worden ist. Beispiel laufender Abriss der Thaytalbahn. Er zeigte schließlich aufschlussreiche Kurzfilme, die er einige Stunden vorher bei der Durchfahrt durch Thaya usw. gemacht hatte.

Einen gewohnt eindrucksvollen Vortrag lieferte der frühere NÖVOG-Geschäftsführer Prof. Otfried **Knoll**. Er vereint maximale fachliche Kompetenz, Herz und Sinn für Mögliches. Schade, dass er nicht zumindest ÖBB-Chef ist. Er stellte u.a. Best Practise-Beispiele dar, wie Südtirol. Er stellte den langen und widerspruchsvollen Weg zur Modellregion dar, wie sich schließlich auch die Politik umgepolt hat, und nun vorangeht. Er zitiert den (konservativen) früheren Tiroler Landeshauptmann Durnwalder, dass der Individualverkehr seinen Gipfel erreicht hat und nun eine Renaissance des öffentlichen Verkehrs kommt.

Auch zu Einzelfragen wie der Zukunft der gefährdeten Zukunft der Wachau- bzw. der Donauuferbahn nahm er in einer Form positiv konstruktiv Stellung, wie es wahrscheinlich sonst niemand kann.

– Knoll kündigte an, dass seine Folien zur Verfügung stehen werden.

- Laut Veranstalter werden jedenfalls voraussichtlich einzelne Präsentationen auf Anfrage versendet. 02732/78374, office@orte-noe.at

Frühere ORTE-Konferenzen übrigens unter:

<http://www.youtube.com/watch?v=O9eJS7LUkm8&feature=youtu.be>

Die restlichen Beiträge in Kürze: Franz Reiterer berichtete über vorbildliche Maßnahmen der „Ökoregion Kaindorf“ (Oststeiermark). Ein Punkt dabei: betriebliches Mobilitätsmanagement.

Frank Hunsicker aus Berlin sprach über „Mobilitätsalternativen für den ländlichen Raum- Eine Frage der Kreativität“ und stellte Möglichkeiten der Abstimmung von Fahrten in dünner besiedelten Gebieten dar, die durch die neue Informationstechnik möglich geworden sind.

Urs Hanselmann, Präsident des schweizerischen Verbands öffentlicher Verkehr sprach aus österreichischer Sicht wie über das Jenseits, wenn auch sehr real: **„Nesthäkchen statt Stiefkind: Die Stellung des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz“**. Auch hier sei auf seine Folien verwiesen (Flächenmäßiges System, Vertaktung, attraktive Preis- und Informationssysteme, wirksame Raumplanung usw. Er sparte auch nicht mit Kritikpunkten, wie dass der Gütertransport nicht so erfolgreich ist. – Destilliert aus der Fülle seiner Ausführungen eine Sache aus der Diskussion: **Wieso ist das in der Schweiz möglich**, und wie ist das gekommen? Der Kern der Antwort ist: die Wende ist über Volksentscheide auf Druck der Bevölkerung gekommen. – Im Feber 2014 ist übrigens dort wieder eine zukunftsweisende Volksabstimmung über die zukünftige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs.

Exkurs: Letztlich hat die Schweiz im Vergleich einfach demokratischere Strukturen, und zwar zweifach: Im Rahmen von Volksabstimmungen können sich doch oft die besseren Argumente gegen Lobbies durchsetzen. Und zweitens ist der Föderalismus in der Schweiz so gestaltet, dass Regionen schwer vergessen werden können (Im Vergleich dazu existiert in Österreich etwas das Waldviertel – das in der Schweiz in Kanton wäre – nicht als irgendwie entscheidungsbefugte eigene Einheit).

Und warum ist das so in der Schweiz? Die demokratischen Elemente gehen weit zurück, letztlich auf die erfolgreichen Bauernerhebungen vor hunderten Jahren; solche gab es auch bei uns, aber sie wurden blutig unterdrückt; ja sie werden in diversen Darstellungen – siehe Berichte über den Waldviertler Bauernrebell Andreas Schremser – oft bis heute im Sinne der damaligen Sieger beschrieben oder zumindest als „sinnlos“ abgekanzelt, und damit wirkt der gewollte Effekt der abschreckenden Wirkung gegen demokratische Bestrebungen bis heute.

Reinhard Seiß war übrigens top-kundiger Moderator. Er sprach über an sich altbekannte Zusammenhänge von Raumordnungspolitik und Verkehrspolitik, und warum sie leider selten ernsthaft berücksichtigt werden. Er rang sichtlich mit den Phänomenen im NÖ-Politik-Biotop – sein Buch „Wer baut Wien? Hintergründe und Motive der Stadtentwicklung Wiens seit 1989“ ist ja inzwischen fast ein Klassiker – heuer in der 4. Auflage erschienen – und handelt salopp ausgedrückt über strukturelle Korruption im Bau- und Planungswesen – in Wien.