

10 tézis Alsó-Ausztriából ...és a „magyar minta”?

Az előzmény...

Tavaly az alsó-osztrák tartomány megállapodott a szövetségi szaktárcával számos szünetelő és gyengélkedő térségi vasútvonal ÖBB-től illetve a szövetségi államtól való átvételéről annak központi finanszírozásával együtt. Ezután sokak meglepetésére úgy döntöttek: **körültekintő üzemeltetés, korszerűsítés, megpályáztatás helyett** a vonalak javát megszüntetik, jobb esetben buszjáratokkal helyettesítik – a tiltakozások ellenére. *Ennek a közlekedéspolitikai átokfutásnak kis híján még a patinás villamosított Máriacelli Kisvasút is áldozatul esett, melynek végül „csak” a szárnyvonalát beáldozták. (Egy időben kizárólag a legfelsőbb szakaszt hagyták volna meg magashegyi erdei vasútnak, gőzös és dízeles trakcióval. Azóta már a villanytrakciós gördülőanyag fiatalításáról is döntés született!)* Ez az eljárás **éles ellentétben áll más tartományok közlekedéspolitikájával** – élükön Salzburg és a nyugati tartományok –, valamint a Bécs központú Keleti Régió Közlekedési Szövetsége (Verkehrsverbund Ostregion) szellemével, eredményeivel. Több társadalmi szervezet **pozitív példaként emlegette a magyarországi újraindításokat és új közlekedéspolitikai irányt**, azt sem hallgatva el, hogy az alsó-osztrák konzervatív önkormányzat döntése leginkább az előző magyar balliberális kormányzat eljárásához rokonítható.

Január 26-án a tartománygyűlésen ankétet szerveztek a civilek és az ellenzéki zöldpárt **„Mindenki autózik... vagy mégsem?”** címmel. Ezután az alkalom után Madeleine Petrovic klubelnök mutatta be a sajtónak alábbi 10 tézist, melyeket a nyilvánvaló párhuzamok miatt ajánlom a szakmabeli és civil érdeklődők figyelmébe.

Annyiban vagyunk kedvező helyzetben Alsó-Ausztriához képest (Salzburgot ne is emlegessük egy lapon), hogy nálunk legalább a tendencia kedvezőnek mondható a sok viszontagság és bizonytalanság ellenére. Örvendetes, hogy pozitív példa lettünk, bár még nem vagyunk túl a nehezen. Egyelőre azt mutattuk, hogy vissza tudjuk állítani néhány vasútvonal tekintetében a káros és otromba döntések előtti állapotot. Ezzel viszont még nem oldottunk meg semmit, legfeljebb (utolsó?) esélyt kaptunk az élettől. **A térségi közlekedés korszerűsítésével és a busz-vonat integrációval** egyelőre még adós maradt a szakma, a politika és a közlekedési ágazat. Meg kell, hogy mutassuk magunknak és a szomszédoknak, **hogyan fogjuk korszerűsíteni regionális hálózatainkat az azokban rejlő értékek és lehetőségek megőrzése, maximális kiaknázása mellett, és hogyan hozzuk létre az országos integrált ütemes menetrendet a tarifális integrációval együtt** (ami tudvalevőleg nem pénz kérdése, hanem a helyes elsőbbségek mellett épp, hogy megtakarításokat eredményez). **Tekintettel a tétre – a nemzetgazdasági, energia- és klímahelyzetre – ezzel igazán tartozunk saját magunknak és a következő nemzedékeknek.**

HÁTTÉRANYAGOK

Eredeti 10 tézis: <http://niederosterreich.gruene.at/verkehr/artikel/lesen/70267/>

<http://vasut.kteam.hu/hatter.html>

- A térségi vasútüzem sajátosságai és költségtényezői

- A regionális és „vidéki elővárosi” személyforgalom korszerűsítése Kecskemét példáján

- A szünetelő vasútvonalak áttekintése

<http://itf.hu> – Integrált ütemes menetrend Magyarországon

<http://veke.hu/2010/06/mellekvonalak-veke-menetrend-es-koncepcio-utasbarat-szolgalatasra/>

VEKE-menetrend és koncepció utasbarát szolgáltatásra

<http://www.kti.hu/index.php/kutatas/projektek/a-koezuti-es-vasuti-koezlekedes-tarsadalmi-merlege-magyarorszagon>

A közúti és vasúti közlekedés társadalmi mérlege Magyarországon

1. A már kiritkított (vasúti) **hálózaton nem engedhető meg a további romlás**. Egyúttal a már szünetelő vagy leamortizált vonalakat meg kell tartani a hálózat részeként. (Megjegyzés: Mind a mellék-, mind a fővonal vasútközlekedés számíthat veszélyeztetettnek, mindenesetre kijelenthető, hogy Ausztriában gyakorlatilag már egyetlen viszonylaton sem állunk a kor magaslátán!)
2. A közösségi közlekedés iránti jövőbeni **igényeket** (viszonylatok, ütemezés, csatlakozások) NEM SZABAD adott vonalak MAI KITERHELTSÉGE alapján megítélni, sokkal inkább a lakosság eloszlását és összetételét, a munkahelyi és gazdasági szerkezeti adottságokat, valamint a közigazgatási, oktatási és kulturális intézmények elhelyezését kell alapul venni. Az utóbbi évek ezzel kapcsolatos téves döntéseit nem szabad véglegesíteni. Ehelyett a területrendezési bázisadatok alapján meg kell tervezni az ideális összeköttetéseket.
3. Ezen az alapon **elsőbbségeket** kell megállapítani, a demográfiai és gazdasági adottságok alapján a költségvetési adatokból kiindulva, időtávlatokat társítva a tervezéshez, a jogi stb. kérdések figyelembe vétele mellett. Ily módon létre tudjuk hozni az infrastrukturális intézkedések ÉLETSZERŰ tervezését, ütemezését.
4. Az olyan szünetelő vagy leamortizált vasútvonalakat, melyek esetében az üzemszünet fenyeget, haladéktalanul **fel kell kínálni alternatív üzemeltetőnek, közlekedési szolgáltatóknak** és – amennyiben életszerű koncepciót tudnak bemutatni – azokat a vonalakat a benyújtott koncepció mentén üzemeltetési kötelezettség mellett át kell ruházni.
5. **A különböző közlekedési eszközök közti csatlakozásokat** (busz-vonat, vonat-autó, kerékpár stb.) úgy kell megtervezni, hogy az átszállás minél könnyebb legyen, felesleges akadályok és idővesztesség nélkül. A csomópontok kialakítása minél vonzóbb és praktikusabb legyen (pl. bevásárlási lehetőségek, szolgáltatók odacsalogatása).
6. **A tarifális rendszert** és a közlekedés egyéb költségeit (pl. a P+R parkolókat) úgy kell kialakítani, hogy a vidéki térségek ne szenvedjenek hátrányt és hogy a különböző közlekedési eszközök kombinálva is anyagilag ösztönözzük az embereket arra, hogy autójukat otthon hagyják.
7. Elengedhetetlen az **elővárosi és térségi közlekedés tervezési feladatainak összehangolása**. Példa kedvéért a főváros környéki új parkolási rendszer akkor válik igazán értelmessé és fenntarthatóvá, ha a távolabbi vidékről érkező ingázók számára is megfelelő alternatívákat teremtünk.
8. Az államvasutak szerkezetét a **szolgáltatási hozzáállás** szempontjából is kritikusan meg kell kérdőjelezni; a szervezetet óvatosan, újabb feldarabolások és megrázkódtatások nélkül közelíteni kell a valós utasigények kiszolgálásához. A közgazdasági siker és nemzetgazdasági haszon csak megfelelő teljesítmény mellett fokozható. Ha csak a költségeket faragjuk, akkor – mint tapasztaljuk – a „takarékosági intézkedések” könnyen költséges pazarlásnak bizonyulhatnak.
9. A szolgáltatási színvonal kifejezetten bosszantó **romlását** (jegyautomaták előnytelen módosításait, kilométerbank törlése, kerékpár és kerekesszék szállítása szembeni akadályok, zónahatárok, menettérti jegy érvényessége [magyar példával helyettesíthető]) az új irányzat tapintható jeleként **mihamarabb helyre kell tenni**.
10. Gondoskodni kell a kínálat folyamatos értékelésének, javításának intézményi kereteiről az **utasképviseleti és civil szervezetekkel való párbeszéd, együttműködés** által, valamint az ágazati érdekcsoportokkal, érdekelt szakemberekkel, önkormányzatokkal, képviselőkkel való nyílt és átlátható párbeszéd folyamata által.

10 Thesen aus Niederösterreich ...und die Lage in Ungarn?

Zur Vorgeschichte...

Im Vorjahr einigte sich das Land Niederösterreich mit dem Verkehrsressort hinsichtlich der Übernahme etlicher schwächerer und bereits eingestellter Bahnlinien von den ÖBB bzw. dem Staat einschließlich der Finanzierung aus Bundesmitteln, nur um zur Überraschung vieler **anstelle des umsichtigen Betriebs, der Modernisierung oder der Übergabe an alternative Betreiber** den Großteil dieser regionalen Strecken einzustellen bzw. endgültig stillzulegen, bestenfalls durch Buslinien zu ersetzen – was trotz Protesten im Dezember durchgezogen wurde. *Selbst die altehrwürdige elektrifizierte Mariazellerbahn fiel diesem verkehrspolitischen Amoklauf beinahe zum Opfer. (Hier beabsichtigte man, nur die Bergstrecke als eine Art Museumsbahn mit Dampf- und Dieseltraktion beizubehalten. Schließlich wurde „nur“ die Krümpe eingestellt und seither wurde sogar die Anschaffung zeitgemäßer E-Triebwagen beschlossen.)*

Diese Vorgangsweise steht **im krassen Widerspruch zur fortschrittlichen Verkehrspolitik anderer Bundesländer** – allen voran Salzburg und Westösterreich –, aber auch zum Geist und zu den Errungenschaften des Verkehrsverbunds Ostregion. Mehrfach fand in dem Zusammenhang die **Reaktivierung stillgelegter Nebenbahnen und die neue verkehrspolitische Linie in Ungarn** als Positivbeispiel Erwähnung, wobei auch die Parallelen zwischen der Entscheidung der konservativen Landesregierung und dem Kurs der linksliberalen Vorgängerregierung [die u.a. 38 Nebenstrecken einstellte] zur Sprache kamen.

Am 26. Jänner organisierten die oppositionellen Grünen im NÖ Landhaus eine Enquete „**Alles Auto, oder...?**“ zum öffentlichen Verkehr mit Vertretern der NROs, des Raumplanungs- und Verkehrssektors. Danach stellte Klubobfrau Madeleine Petrovic der Presse folgende 10 Thesen vor, die ich aufgrund der offensichtlichen Parallelen zwischen den beiden Nachbarländern allen Interessenten zur Kenntnis bringen möchte.

Wir befinden uns insofern in einer günstigen Lage verglichen mit Niederösterreich (mit Salzburg ist natürlich kein Vergleich...), als in Ungarn trotz vieler Unwägbarkeiten die Tendenz eher positiv ist. Wenn wir nun schon als positives Beispiel angeführt werden, muss aber daran erinnern, dass Ungarn noch lange nicht über den Berg ist. Vorerst wurden lediglich auf einigen wenigen Strecken der Zustand vor den Stilllegungen wiederhergestellt. Das ist aber noch keine nachhaltige Lösung der Problematik, damit haben wir höchstens quasi vom Leben eine (letzte?) Chance eingeräumt bekommen, es besser zu machen. Vorerst sind die Fachleute, Politiker und Verkehrsbetriebe die **Modernisierung des regionalen ÖPNV und die Integration von Bus und Bahn** noch schuldig geblieben. Wir müssen uns selbst und den Nachbarn erst unter Beweis stellen, dass wir auch in der Lage sind, unsere **regionalen Netze zu optimieren und nachhaltig zu modernisieren**, dass wir gewillt sind, gemeinsam die Umsetzung des **nationalen integrierten Taktverkehrs samt Tarifintegration** durchzuziehen (was bekanntlich nicht wirklich eine Geldfrage ist, sondern wenn die Prioritäten stimmen, gerade einen möglichst kostengünstigen Betrieb ermöglicht). **Mit Blick auf die Wirtschafts-, Energie- und Klimasituation sind wir es uns selbst und den zukünftigen Generationen schuldig, alles daran zu setzen.**