

# Ist der Talerbus am Ende?

## Erfolge und Probleme des Talerbusprojektes

**Dr. Emil Hocevar**

Mit der Verleihung des „Natur- und Umweltschutzpreises“ durch das Land Salzburg und eines Preises beim „Wettbewerb der innovativen Lösungen und Modelle für einen umweltverträglichen Tourismus“ der Internationalen Gesellschaft für Umweltschutz in Wien wird das Talerbusprojekt nun bereits zum siebenten bzw. achten Mal seit seinem Start im Juli 1989 ausgezeichnet.

### AUSZEICHNUNGEN

Schon im Dezember 1989 konnten der Salzburger Umweltschutzpreis und der Landschaftsschutzpreis der OGNU (Ford Stiftung) errungen werden. 1990 folgte der „Globus 90 – österreichischer Umweltpreis für Touristik“, 1991 der „Zipfer Umweltpreis 1991“ und ein Sonderpreis beim „Eta-Wettbewerb Energie effizient“ des Verbandes der E-Werke Österreichs und schließlich 1992 der britische „Tourism for Tomorrow Awards“ Daß dasselbe Projekt in kurzer Zeit eine derart kontinuierliche Reihe von Auszeichnungen erringen konnte, ist sicherlich den laufenden pionierhaften Innovationen zuzuschreiben, die hier in einer relativ entlegenen Gegend und vielfach unbemerkt von der großen österreichischen Öffentlichkeit getätigt wurden.

Während es 1989 vorerst darum ging, die Einstellung zweier Postautolinien zu verhindern und mit dem als Ersatz eingeführten „Talerbus“ eine Alternative zu den Staub-

wolken und Autoschlagen in den Tälern anzubieten, ging es 1990 bereits um einen **flächendeckenden Fahrplanverbund** aus Bahn, Bus und Talertaxi und um die **„1. verkehrsberuhigte Wanderzone“** im Murursprungsgebiet.

Ab 1991 war es trotz intensivster Bemühungen nicht mehr möglich, weitere Verkehrsberuhigungen zu erreichen. Mehrere Beinahe-Zusagen wurden wieder zurückgenommen. Hauptgrund für diese Situation liegt in der Forderungspraxis des Landes Salzburg für Güter und Almwege. Während die Gewährung von Almwegforderungen in Vorarlberg streng mit der Auflage einer Verkehrsberuhigung (Abschrankung, Fahrverbot) verknüpft wird, gilt in Salzburg eine solche Auflage als „undenkbar“

Nach langwierigen Verhandlungen gelang es 1992, den Fahrplanverbund durch die Einführung einer „Talerbus-Tagesnetzkarte“ zu einem Verkehrsverbund aufzuwerten. Die besondere Schwierigkeit bei diesem Vorhaben lag darin, daß in diesem Verkehrsverbund Linienverkehrsmittel (Bahn und Bus) und Taxis (Talerbusse) zusammengefaßt sind, ebenfalls eine österreichweite Premiere.

1993 wurde diese Entwicklung weitergeführt durch die Einführung einer **„Täler-**



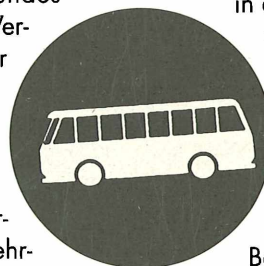
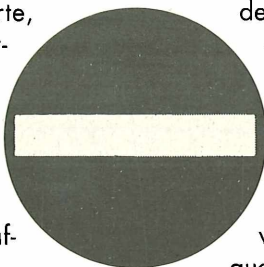
**Talerbus.** Foto: W. Resch

**bus-Wochennetzkarte**", die in ihrer äußeren Gestaltung der Kilometerbank der ÖBB nachempfunden wurde, und durch die Einführung des **„Lungauer Öko-Ferienpasses“**, einer Wochenkarte, deren Gültigkeitsbereich allerdings auf die Lungauer Bezirksgrenzen eingeschränkt ist. Mit diesen beiden Wochenkarten waren die Voraussetzungen für einen komplett autofreien pauschalierten Ferienurlaub geschaffen.

Man könnte also angesichts des Erreichten erwartungsfroh in die Zukunft blicken.

## Leider gibt es drei erhebliche Probleme:

● Das sehr schwach ausgebildete Bus- und Bahnnetz der Region hat sich in den 70-er und 80-er Jahren noch weiter zurückgezogen und große Lücken aufgerissen, die nun im Rahmen des Talerbusprojektes geschlossen wurden. Da es sich hier um relativ lange Strecken auf überregionalen Bundes- und Landesstraßen handelt, wo Verkehrsrestriktionen undenkbar sind, kann eine Kostendeckung auch auf längere Sicht nicht erreicht werden (z. B. Turracherhöhe, Sölkpaß, Schönfeld, Krauschatten, Prebersee). Andererseits sind diese Strecken unentbehrliche Bindeglieder zwischen „echten“ Talerbusstrecken auf Talabschlußwegen. Das Talerbusprojekt unterliegt hier den gleichen Problemen wie der öffentliche Busverkehr mit steigenden Kosten und sinkenden Einnahmen. Teilweise ist in diesem Bereich aber Bereitschaft für Subventionierung vorhanden, da durch das Talerbusprojekt auch Kleingemeinden mit planmäßigem Busverkehr versorgt werden können.



● Der Talerbusverkehr wurde nunmehr vier Jahre lang als Vorleistung auf künftige **Verkehrsberuhigungsmaßnahmen** erbracht; die vom Projektansatz her geforderte Folgeleistung der Realisierung der Verkehrsberuhigung ist jedoch mit Ausnahme des Musterbeispiels Weißpriach ausgeblieben. Da auch in den Richtlinien für Almwegförderung keine Auflagen zur Verkehrsberuhigung vorgesehen sind, ist in Zukunft auch kein Fortschritt in dieser Frage zu erwarten. Auch der theoretisch mögliche zweite Ausweg, dem Talerbus den erforderlichen 3-km-Vorsprung dadurch sicherzustellen, daß ihm die Einfahrt in schon abgeschrankte Wegstücke gewährt wird, hat sich in keinem weiteren Fall als gangbar erwiesen. Daß im steirischen Rantental, wo auf einer 6 km langen abgeschrankten sehr einsamen Talstrecke der höchste Talerbus-Endpunkt der Niederen Tauern mit über 1800 m Seehöhe angefahren wird, 1993 erstmals volle Kostendeckung erreicht werden konnte, ist zwar eine weitere tröstliche Bestätigung für den Projektansatz, löst aber das Problem in den anderen Tälern nicht.

● Als besonders gravierendes Problem erweist sich der Wunsch der Kärntner Landesregierung, aus dem Verbund auszusteigen. Da es überdies ungewiß ist, ob die schon für 1993 geplante private Nockalm-Buslinie 1994 ihren Betrieb aufnehmen können, ist zu befürchten, daß 1994 der „Nationalpark Nockberge“ so wie vor 1990 wiederum mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar sein wird. Dies steht übrigens im scharfen Gegensatz zum **Beschluß der Ländervertreter** in der Regionalkonferenz Lungau-Murau-Nockgebiet vom Herbst 1990, ein **„flächendeckendes öffentliches Verkehrsangebot aufbauend auf dem Lungauer Talerbus“** zu schaffen.



**Sollte es nicht ehestens gelingen, in diesen drei Problemkreisen zu Fortschritten und Lösungen zu kommen, so wird die Sommersaison 1994 die letzte sein, in der das Talerbusprojekt noch über Wasser gehalten werden kann. Die für diese Problemkreise zuständigen Entscheidungsträger liegen außerhalb der Einflusmoglichkeiten der Projektlei-**

**tung und müssen es sich dann selbst zuschreiben, wenn es infolge der jahrelangen Blockade aller Lösungswege zu einem Auslaufen und damit Scheitern dieses Projektes kommt.**

**Informationen:  
Dr. Emil Hocevar  
Volksschule Schloß Kuenburg  
A-5580 Tamsweg**



## **Universitätslehrgang für ökologische Beratungsberufe**

Mit Genehmigung des Unterrichtsplanes durch das BMWF gibt es seit dem Wintersemester 1991/92 erstmals eine einheitlich strukturierte akademische Ausbildung für das neue Berufsfeld der ökologischen Beratung.

### **Inhaltliche Schwerpunkte:**

- Naturwissenschaften, technischer Umweltschutz, angewandte Ökologie (240 Stunden)
- Kommunikation, Beratung, Organisationsentwicklung, Öffentlichkeitsarbeit (225 Stunden)
- Politik, Verwaltung, Recht, Ökonomie (135 Stunden)
- Individuelle Schwerpunktsetzung (150 Stunden)

### **Start:**

Jeweils im Wintersemester. Nächste Bewerbungsmoglichkeit für das WS 1994/95 (Beginn Oktober 1994).

### **Dauer:**

Mindestens zwei Jahre (4 Semester, aber auch in 6 oder 8 Semestern möglich); berufs begleitend.

### **Abschluß:**

Universitäts-Abschluzeugnis (nach erfolgreicher Absolvierung der Zwischen- und Abschlußprüfung sowie Abnahme eines Abschluprojektes).

### **Kosten:**

Einzelteilnehmer zahlen pro Seminar zwischen 2.420,- und 4.840,- (je nach Seminardauer).

### **Lehrgangsteilnehmer:**

S 120.250,- für den gesamten Lehrgang.

### **Berufliche Perspektiven:**

Kommunale und betriebliche Umweltberater, Abfallberater, Umwelt- und Abfallbeauftragte oder in der ökologischen Bildung.

Arbeitgeber: Gemeinden, Abfallverbande, Umweltverbände, Landesregierungen, private Beratungsstellen, private Unternehmen unterschiedlichster Branchen und Größen (von der Kfz-Werkstatt bis zum multinationalen Chemiekonzern).

### **Kontakt:**

IFF/Ökologie-Institut  
Seidengasse 13, 1070 Wien  
Tel. 0222/936105 - 25  
(Mag. Philipp Sutter)

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 1994

Band/Volume: [1994\\_2-3](#)

Autor(en)/Author(s): Anonymus

Artikel/Article: [Ist der Talerbus am Ende? Erfolge und Probleme des Talerbusprojektes 29-31](#)