



Regionalbahnen in Österreich modernisieren und ausbauen

Der Bedarf an gut ausgebauten Regionalbahnen nimmt in Österreich wieder zu. Neben der Modernisierung bestehender Strecken ist ein Neubau in Regionen, die stark an Bevölkerung zunehmen, wichtig.

Im Jahr 2013 waren 274 Millionen Reisende mit Österreichs Bahnen unterwegs, um zwölf Millionen mehr als im Jahr 2012. Jeder vierte Personenkilometer wird mit dem Öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Mit rund 3.000 Kilometern pro Jahr und Person mit öffentlichen Verkehrsmitteln liegt Österreich in der EU im Spitzenfeld und die Nachfrage steigt weiter. Sechs von zehn Personen nutzen den Öffentlichen Verkehr. Etwa 4,8 Millionen Menschen leben in Österreich in den Regionen. Das Mobilitätsangebot in der Region, die Verbindungen in die regionalen Zentren und in die Ballungsräume sind Schlüsselthemen der Zukunft.

Erfolgsfaktoren für Regionalbahnen

Der Öffentliche Verkehr muss Mindeststandards erfüllen und darüber hinaus hohe Qualität bieten. Regionalbahnen sind von der Attraktivität des Gesamtsystems des Öffentlichen Verkehrs abhängig und selbst ein wichtiger Teil davon. Zahlreiche Regionalbahnen im In- und Ausland zeigen, wie kundenorientierte Maßnahmen zu mehr Fahrgästen führen. Die Erfolgsfaktoren sind ein modernes Image, guter Service und gute Information, Taktfahrplan mit Verbindungen auch zu Tagesrandzeiten, attraktive Fahrzeiten und umsteigefreie Verbindungen zu regionalen Zentren.

Attraktive Regionalbahnen schaffen hochwertige Mobilität



Beliebt und wichtig:

Regionalbahnen stärken die Regionen, verbessern das Mobilitätsangebot für die Bevölkerung und sind auch für den Tourismus wichtig, wie die Pinzgauer Lokalbahn zeigt.

Regionalbahnen dienen der lokalen Erschließung und sind für Regionen ein wichtiges Mobilitätsangebot. Sie werden in der Regel besser angenommen als Busse. Entscheidend für den Erfolg von Regionalbahnen ist, dass sie im lokalen Umfeld akzeptiert werden. Sie müssen als zeitgemäß empfunden werden und

optimal mit anderen Verkehrsmitteln vernetzt sein.

Rund 2.000 km des rund 5.900 km langen Schienennetzes in Österreich weisen „Regionalbahn-Charakter“ auf. Knapp 1.000 km werden von Privatbahnen betrieben. Auf rund 370 Kilometer findet nur Güterverkehr statt, darüber hinaus gibt es 17 Bahnstrecken mit Tourismus- oder Museumsfahrten.

Die ÖBB-Infrastruktur hat für Investitionen in Bahnstrecken als Mindestkriterium 2.000 Reisende pro Tag festgelegt. Bei Strecken, die das Kriterium nicht erfüllen, sollen mit den betroffenen Bundesländer Finanzierungsalternativen gefunden werden.

Investitionen bringen mehr Fahrgäste

Regionalbahnen, die guten Komfort bieten und regelmäßig fahren, verzeichnen beachtliche Fahrgaststeigerungen. Das beweist etwa die Außerfernbahn. Im Jahr 2013 wurden umfangreiche Erneuerungen

am Schienennetz und bei Bahnhöfen abgeschlossen. Seit Dezember 2013 wird ein Stundentakt zwischen Garmisch und Reutte angeboten. Im ersten Halbjahr 2014 verzeichnete die Außerfernbahn ein Fahrgast-Plus von 66 Prozent.

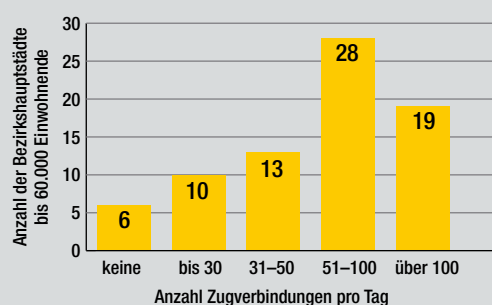
Es gibt kein Patentrezept für den Erfolg von Regionalbahnen. Jede Bahn weist spezielle Eigenschaften auf, wie die regionalwirtschaftliche Situation, Topografie und Bevölkerungsdichte. Besonders erfolgsrelevant ist bei Regionalbahnen ein intensives, kundennahes Engagement des Bahnunternehmens und der Gemeinden der Region. Bloße Erneuerung des Fuhrparks oder der Haltestellen ohne kundenorientierte Begleitmaßnahmen genügt nicht.

Regionalbahnen in Österreich weiter verbessern

In den vergangenen Jahrzehnten wurden in Österreich zahlreiche Kilometer Bahnstrecken stillgelegt. Aus- und Neubauten von Regionalbahnen beschränkten sich auf die Ausweitung bestehender Strecken, wie zuletzt die Verlängerung der Bahnstrecke Salzburg–Trimmelkam nach Ostermiething. Verbesserungen wurden unter anderem auch bei folgenden Regionalbahnen erreicht:

- Elektrifizierung der Raaberbahn-Strecken und Durchbindung der Züge von und nach Wien
- Einbindung der Linzer Lokalbahn in den Hauptbahnhof, Beschleunigung als Voraussetzung für einen 15 Minuten-Takt, barrierefreie Haltestellen
- Generalmodernisierung der Pinzgauer Lokalbahn mit Taktfahrplan
- Durchgebundene Verkehre der Steiermärkischen Landesbahnen zwischen Übelbach sowie Weiz und Graz. Kürzere Reisezeiten auf der Murtalbahn durch generelle Bedarfshalteregeung
- Reduktion der Reisezeit auf der Zillertalbahn durch zweigleisigen Begegnungsabschnitt
- Montafonerbahn: Durchbindung der Züge zwischen Schruns und Bregenz
- Neusiedler Seebahn: Beschleunigung durch verbesserte Infrastruktur, alle Haltestellen wurden mit Fahrgastinformationssystemen ausgestattet.

Viele Bezirkshauptstädte haben schlechtes Bahnangebot



Quelle: ÖBB, VCO 2013, Grafik: VCO 2014

Bahnausbau nötig:

Ziel sollte sein, dass Österreichs Bezirkshauptstädte gut mit der Bahn erreichbar sind.



Auf ÖBB-Regionalbahnen fanden unter anderem Erneuerungen des Fuhrparks und Verbesserungen von Bahnhöfen statt. Bei Infrastrukturmaßnahmen ist mehr Augenmerk auf kürzere Fahrzeiten zu legen.

Montafonerbahn verlängern

Die Zahl der Fahrgäste der Montafonerbahn stieg in den vergangenen zehn Jahren sehr stark auf knapp zwei Millionen im Jahr 2013. Eine Streckenverlängerung würde die Fahrzeit vom Hochmontafon in den Walgau und das Rheintal im Vergleich zum Bus um bis zu 20 Minuten verkürzen.

Erfolgsbeispiel Vinschgaubahn in Südtirol

Die Vinschgaubahn war bereits stillgelegt, als sie im Jahr 1999 vom Land Südtirol erworben wurde. Nach Investitionen von 120 Millionen Euro startete der Betrieb im Jahr 2005 mit Taktverkehr, Bahn-Bus-Abstimmung, Radverleihsystem, kurzen Fahrzeiten sowie modernisierten Bahnhöfen.

Statt der ursprünglich prognostizierten eine Million Fahrgäste waren im Jahr 2007 bereits zwei Millionen und im Jahr 2010 sogar drei Millionen Fahrgäste unterwegs. Wichtig für den Erfolg war die intensive Einbindung der Gemeinden und deren Engagement etwa bei der Bewerbung.

Reaktivierung nach erfolgreichem Testlauf

Bei der Reaktivierung der Donnersbergbahn in Rheinland-Pfalz (Deutschland) wurden unter anderem neue Triebwagen angeschafft und die Strecke beschleunigt. Die Bahnsteige wurden unter anderem in einfacher aber gefälliger Holzbauweise ausgeführt, die Triebwagen-Wartung erfolgt in externen Werkstätten. Die neue Bahnverbindung hat sich bewährt und wird nun weiter verbessert.

Erfolgreiche RegioTrams

RegioTrams werden häufig innerstädtisch als Straßenbahn und auf anderen Streckenteilen als Vollbahn geführt. Es können auch „Zweissystemfahrzeuge“ zum Einsatz kommen, wie bei der Badner Bahn

(„Karlsruher Modell“). Im rechtlichen Sinn ist die RegioTram eine Straßenbahn, weshalb es gesetzliche Erleichterungen etwa bei der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen gibt. Allerdings gibt es auch Einschränkungen für Straßenbahnen und sie erhalten keine Bundesförderung gemäß Privatbahngesetz.

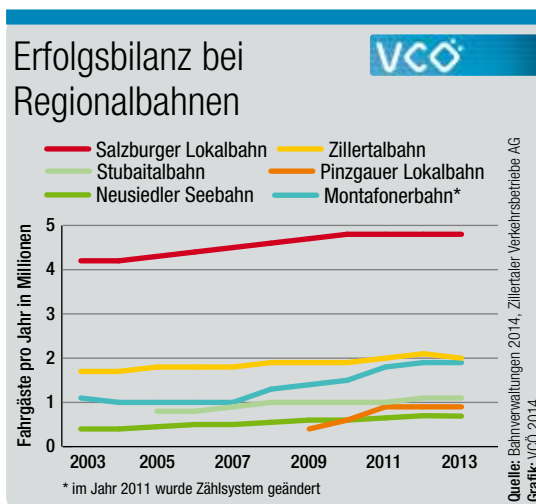
Aktuell befindet sich in Innsbruck die Tram/Regionalbahn in Bau sowie die StadtRegioTram Linz–Leonding–Pasching–Traun und die StadtRegioTram Gmunden–Vorchdorf. In Planung ist die StadtRegioTram Linz–Gallneukirchen–Pregarten. Für die Mühlkreisbahn wird diskutiert, ob die bestehende Infrastruktur erneuert oder sie als RegioTram zum Hauptbahnhof Linz durchgebunden werden soll. In der Stadt Salzburg ist die rasche Umsetzung der lange diskutierten StadtRegionalBahn sinnvoll.

Regionen mit starkem Bevölkerungswachstum

Auch abseits der Städte wird die Zahl der Bevölkerung in den kommenden Jahren stark steigen, etwa im Raum Wels–Linz, im Umland von Innsbruck, Graz und der Stadt Salzburg und auch im Nordburgenland. In Regionen mit starkem Bevölkerungswachstum ist der Bau neuer Bahnverbindungen zu untersuchen und bei Bedarf rasch umzusetzen.

Vinschgaubahn:

Die im Jahr 2005 wieder eröffnete Vinschgaubahn hat dank ausgezeichnetem Angebot einen großen Zulauf an Fahrgästen.



Mehr Fahrgäste:

Zahlreiche Regionalbahnen zeigen, dass ein gutes Angebot zu steigenden Fahrgastzahlen führt.

Regionalbahnen für Bevölkerung wichtig



RegioTrams:

RegioTrams ermöglichen der Bevölkerung des Umlands, die Stadtzentren ohne Umsteigen zu erreichen.

Die Bahn bildet in den Regionen das Rückgrat eines Öffentlichen Verkehrs mit hoher Qualität und verbindet diese mit den größeren Zentren.

Da sie hohe Infrastrukturkosten aufweisen, sind sie durch mehrfache Nutzung und zielgruppenorientierte Kundenorientierung auszulasten.

Optimal nutzbar wird ein Verkehrsnetz, wenn Buslinien die Bahn ergänzen

und die Verknüpfung mit Fußwegen, Fahrrad, Taxis oder Dorfbus-Angeboten mitgedacht wird.

Die touristische Nutzung des Öffentlichen Verkehrs hilft, ein attraktives Angebot zu finanzieren. Für die Versorgung der Region ist aber die ganzjährige Verfügbarkeit zu gewährleisten. Geschäfte, Cafés, Tourismusinformation, Radverleih und ähnliches machen Bahnhöfe wieder zu Treffpunkten im Ort.

Güterverkehr kann Regionalbahnen stärken

Regionalbahnen spielen – bis auf wenige Ausnahmen – im Güterverkehr nur eine geringe Rolle. Neben oft zu geringer Nachfrage stellen auch andere Spurweiten der Gleise ein Hindernis bei der Weiterfahrt dar. Dennoch haben einige erfolgreiche Regionalbahnen mit dem Schienengüterverkehr ein zweites Standbein neben dem Personenverkehr. Das Beispiel der Zillertalbahn zeigt aber, dass der Betrieb des Personenverkehrs nicht vom wechselnden wirtschaftlichen Erfolg der Gütertransporte abhängig sein darf.

Eine derzeit in Österreich nicht angewandte Möglichkeit ist die Mitbeförderung einzelner Güterwaggons mit Personenzügen außerhalb der Hauptverkehrszeit. Bei Vorhandensein entsprechend geeigneter Triebfahrzeuge bewährt sich diese effiziente Variante insbesondere bei kleinem bis mittlerem Güteraufkommen.

Quellen: VCÖ, „Infrastrukturen für zukunftsfähige Mobilität“, Wien 2014; VCÖ, „Qualität im Öffentlichen Verkehr“, Wien 2014; VCÖ-Bericht „Regionalbahnen fit für die Zukunft machen“, Wien 2014; VCÖ, „Zukunft der Mobilität in der Region“, Wien 2013

vcö-empfehlungen

Regionalbahnen werten die Regionen auf

- Die strukturtragende Rolle der Bahn in der Region erhalten und wiederherstellen. Die Bahn als Flächensystem aus Haupt- und Regionalbahnen entwickeln
- Integration in Taktfahrplan und attraktives (Verbund-)Tarifsystem, ganzjährig regelmäßige Verbindungen auch am Abend und am Wochenende
- Optimale Vernetzung der Bahnen mit regionalen Buslinien, Bahnhof gut zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbar machen sowie Leihräder, Mikro-ÖV, Taxi-Lösungen, Verknüpfung mit E-Mobilität, ansprechendes Design und Ausstattung von Haltestellen
- „Masterplan regionale Mobilität“ mit österreichweiten Standards der Mindestversorgung und Qualität erarbeiten und umsetzen
- Finanzierung auf Ebene der Bundesländer sichern und Bundesförderung auf RegioTrams ausweiten
- Bezirkshauptstädte als regionale Zentren müssen gut erreichbar sein. Siedlungsentwicklung am Öffentlichen Verkehr orientieren
- Schaffung und Erhalt des Güterverkehrs auf Regionalbahnen zur Sicherung lokaler produzierender Betriebe
- In moderne Züge und Infrastruktur investieren: Elektrifizierung, Durchbindung in größere Städte



Mag. Markus Gansterer, VCÖ-Verkehrspolitik:

„Die Bedeutung von Regionalbahnen nimmt zu, was auch die steigenden Fahrgastzahlen beweisen. Für die Zukunft sind die Modernisierung, der Ausbau und auch der Neubau von Regionalverbindungen wichtig.“

Der VCÖ ist eine gemeinnützige, durch Spenden engagierter Menschen finanzierte Organisation, die sich für eine sozial gerechte und umweltverträgliche Mobilität einsetzt.

**Spenden für die VCÖ-Tätigkeit sind steuerlich absetzbar.
Spenden-Konto: Erste Bank
IBAN: AT11 2011 1822 5341 2200
BIC: GIBAATWWXXX**