

Spaniens Hochleistungsbahnen signalisieren Zukunft Zukunft der Bahn in verschiedenen Modellen

Madrid/Wien (pte/22.09.2009/16:53) - 2010 wird in die Geschichte der spanischen Eisenbahn eingehen. Denn dann wird das Land auf der iberischen Halbinsel Japan und Frankreich in punkto Hochleistungsbahnnetz den Rang ablaufen. Bereits heute sind in Spanien 1.835 Kilometer des Hochleistungsnetzes fertig - und das obwohl die erste Strecke zwischen Madrid und Sevilla erst 1992 in Betrieb ging. Seit 2008 sind nun auch die großen Metropolen Madrid und Barcelona mit einem AVE (Alta Velocidad Espanola) verbunden. Dadurch verringerte sich die Fahrzeit der 600-Kilometer-Distanz von viereinhalb auf knapp zweieinhalb Stunden. Im Juli 2009 haben für diese Strecke erstmals mehr Passagiere den Zug als das Flugzeug genommen.

Der Zug hat im Vergleich zum Flugzeug auch den Vorteil, dass man zum Bahnhof im Stadtzentrum kein Taxi und keine Check-In-Zeiten braucht, argumentiert auch die staatliche spanische Eisenbahn RENFE <http://www.renfe.es>. "Derzeit benutzen täglich 40.000 Passagiere die Hochleistungsbahnen der RENFE, die sich von Madrid sternförmig in alle Himmelsrichtungen erstrecken", erklärt Abelardo Carillo, AVE-Direktor der RENFE. Das Bahnsystem sei ein großer Erfolg - sowohl finanziell, als auch in der öffentlichen Meinung. Zwei Schlüsselpunkte gebe es, die das System auszeichnen. Das sind konkurrenzfähige Reisezeiten und ein Servicelevel, der dem von Fluglinien entspricht. Hinsichtlich der Kosten für die Reise habe man sich mit den Fluggesellschaften auf keine Konkurrenz eingelassen. Das Bahnticket kostet fast gleich viel wie das Flugticket. Damit entspricht das spanische Modell dem französischen.

"Genau das gibt es im österreichischen und schweizer System nicht", meint Verkehrsexperte Martin Blum vom VCÖ <http://www.vcoe.at> gegenüber presstext. "Die Preise für Premiumzüge liegen genauso hoch wie jene von langsameren." Auf Grund von Kundenbeschwerden habe man den Eurocity-Zuschlag in Österreich schon sehr bald wieder eingestellt. Entscheidend ist für Blum aber nicht nur die Geschwindigkeit, sondern auch die Intervalldichte. "Es ist ein Kurswechsel in der Verkehrspolitik feststellbar, denn die effiziente Punkt-zu-Punkt-Verbindung wird auch hier groß geschrieben." Dass es in Österreich außer der Westbahn keine Hochleistungsstrecken gebe, habe auch mit Versäumnissen beim Ausbau der Infrastruktur zu tun. "Jahrelang wurde das Straßennetz ausgebaut und die Bahn vernachlässigt", so Blum. Einen wesentlichen Unterschied zu Spanien und Frankreich gebe es allerdings in der Alpenrepublik. "Es gibt ein sehr dichtes Regionalbahnnetz, das bis jetzt flächendeckend funktioniert", so Blum. Dass die Bahn zahlreiche Nebenstrecken einstellen will, hält Blum für eine schlechte Idee. "Ein Ausdünnen von Fahrplänen und das Einstellen von Regionalbahnen bedeutet für viele Österreicher eine Einschränkung in ihrer Mobilität."

"Wenn im Straßennetz strenge betriebswirtschaftliche Kriterien angewendet würden, müssten auch viele Gemeinde-, Landes- und Schnellstraßen zugesperrt werden", meint Blum. Von Seiten der Politik brauche es daher ein klares Bekenntnis zur Bahn in der Fläche. "Regional- und Nebenbahnen müssen aufrecht erhalten werden, es braucht ein Ausbaukonzept statt einer Einstellungswelle", so Blum. **"Österreich braucht ein Gesamtverkehrskonzept und eine Bahnoffensive nach Schweizer Vorbild.** Die Schweiz zeigt, was mit einem dichten Bahnnetz möglich ist. Die schweizer Regionalbahnen florieren - durch Taktverkehr, schnelle Verbindungen und optimale Anschlüsse", erklärt der Experte, der zudem daraufhinweist, dass in der Schweiz pro Person doppelt so viel Bahn gefahren wird wie in Österreich. (Ende)