

## **VCÖ-Studie: Regionalbahnen können florieren!**

**In Österreich wird viel mit Bus und Bahn gefahren. Im Europavergleich belegt Österreich den zweiten Platz. Jährliche Rückgänge trüben diese Bilanz. Am Land haben Bus und Bahn mit großen Problemen zu kämpfen. Die VCÖ-Studie zeigt die Antwort darauf: Regionalbahnen sind zu stärken.**

Die gute Position Österreichs beim Öffentlichen Verkehr ist in Gefahr. Im Jahr 2003 legte jede Person in Österreich rund 3.000 Kilometer pro Jahr im Öffentlichen Verkehr zurück. Die Fahrgastzahlen nehmen aber entgegen den verkehrspolitischen Zielen ab. Regionalbahnen sind von Einstellungen bedroht, immer mehr Menschen steigen auf den Pkw um. Regionalbahnen gelten als unrentabel. Eine genaue Analyse zeigt aber: Regionalbahnen können florieren, Fahrgastzuwächse erzielen und das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs in den Regionen sein.

### **VCÖ: Nutzen von Regionalbahnen sehr hoch!**

Regionalbahnen sichern Mobilität in der Region. Sie werden mehr genutzt, als vergleichbare Busverbindungen und sie sind ein bedeutender Standortfaktor: Der Immobilienwert in Gemeinden mit Regionalbahnanschluss ist um 20 bis 100 Prozent höher als in Gemeinden ohne Bahn. Die VCÖ-Studie zeigt: Wenn Regionalbahnen ernsthaft betrieben werden, dann können Fahrgastzuwächse erzielt werden. Transparente Finanzierung, Taktverkehr und gezielte Verbesserungen bei der Infrastruktur sind nötig.

### **VCÖ: Regionalbahnen stärken!**

Bus und Bahn sind unverzichtbar, damit alle Menschen in Österreich selbständig die täglichen Ziele erreichen können. Denn nur einer Minderheit steht jederzeit ein Auto zur Verfügung. 60 Prozent der Menschen in ländlichen Regionen verfügen nur eingeschränkt über ein Auto. 29 Prozent haben überhaupt kein Auto. Für diese Personen bedeutet weniger Öffentlicher Verkehr die massive Einschränkung ihrer Mobilität. Investitionen in den Öffentlichen Verkehr zahlen sich aus. Die Einstellung von Bus- und Bahnverbindungen verursacht mehr Autoverkehr – mit negativen Folgen für die Allgemeinheit. Schon heute belastet der Straßenverkehr die Allgemeinheit in Österreich durch Stau-, Unfall- und Gesundheitskosten mit mehr als 10 Milliarden Euro pro Jahr.

### **Regionalbahnen sind vergleichsweise günstig**

Nur sieben Prozent der Schieneninfrastrukturkosten werden für „Nebenstrecken“ verwendet, obwohl ihre Länge 37 Prozent des Bahnnetzes ausmacht. Umgekehrt ist die Situation bei der Straße. Für das niederrangige Straßennetz, die lokalen Landes- und Gemeindestraßen, wird mit 59 Prozent des Straßen-Infrastrukturaufwandes der größte Teil verbraucht, das sind 3,2 Milliarden Euro im Jahr. Insgesamt scheint zu gelten: Was der Straße erlaubt ist, das darf die Schiene nicht. Straßen decken ihre Kosten nicht annähernd. Die Kostendeckung von Landes- und Gemeindestraßen liegt bei 38 Prozent. Werden auch Unfall-, Stau- und Gesundheitskosten berücksichtigt, die von der Allgemeinheit getragen werden, dann deckt das niederrangige Straßennetz sogar nur 18 Prozent seiner Kosten. Regionalbahnen würden mit solchen Werten als hoch defizitär gelten.

### **Fahrgäste bevorzugen Bahn eher als Bus**

Ein Ersatz der Regionalbahnen durch Busse würde den Trend hin zum Pkw beschleunigen. Untersuchungen zeigen, dass bei Einstellung von Regionalbahnen zwei Drittel der Fahrgäste nicht auf den Autobus, sondern auf den Pkw umsteigen. Die Gründe sind mehr Komfort, die höhere Zuverlässigkeit der Bahn und weniger Stress beim Umsteigen. Busse sind unverzichtbar in Regionen, wo es keine Bahnen gibt und als Ergänzung zur Bahn. Bestehende Regionalbahnen sind aber zu erhalten. Eine unbeachtete Nebenwirkung der Einstellung des Personenverkehrs auf der Schiene kann sein, dass der Güterverkehr unrentabel wird. Der Güterverkehr muss dann alleine für den Erhalt der Strecke aufkommen.

### **VCÖ: Dichtes Schienennetz erhalten**

Beim Schienenverkehr entsteht der große Nutzen der Hauptstrecken erst durch gute Regionalverbindungen. Zudem wird derzeit bei Kosten-Nutzen-Analysen von Regionalbahnen der Nutzen der Regionalbahn für das Gesamtnetz nicht berücksichtigt. Der Nutzen von Regionalbahnen in Österreich erhöht sich unter Einbeziehung des Nutzens für die Hauptbahnen auf das Doppelte. Darauf beruht der Erfolg der Schweiz. Seit dem Jahr 1970 ist das Schienennetz der Schweiz um 198 Kilometer gewachsen, in Österreich wurden hingegen 786 Kilometer Regionalbahnen eingestellt! Die Folgen: In Österreich ist der Anteil des Personenverkehrs auf der Schiene gesunken.

### **Dichter Takt bringt deutlich mehr Fahrgäste**

Je mehr Züge auf einer Bahnstrecke unterwegs sind, umso mehr lohnt sich deren Erhaltung: Nicht nur weil sich die Fixkosten auf mehr Züge verteilen, sondern auch weil dadurch mehr Fahrgäste gewonnen werden. Wenn der letzte Zug zu früh am Abend fährt, ist es nicht möglich, noch spontan einen Besuch einer Abendveranstaltung zu planen. Ein regelmäßiger Taktfahrplan macht Bahnfahren attraktiver. Die erfolgreichsten Regionalbahnen Deutschlands zeichnen sich durch Betriebszeiten bis spätabends sowie durch konsequent eingehaltene Takte, tagsüber vielfach Halbstundentakte, aus. Der Wirkungsmechanismus ist einfach: Bei dichtem und zuverlässigem Öffentlichen Verkehr leisten sich die Haushalte eher nur ein oder gar kein Auto, die Bevölkerung ist gut über das Angebot informiert und verwendet die Bahn als Alltagsverkehrsmittel.

### **VCÖ fordert: Konzept „Bus und Bahn 2020“ für Österreich**

In der Schweiz wurde im Jahr 1987 ein breites Verbesserungsprogramm für den Öffentlichen Verkehr mit dem Namen „Bus und Bahn 2000“ gestartet. Es wurden nicht nur die Hauptstrecken beschleunigt, sondern auch die Verbindungen in die Regionen so verbessert, dass dank guter Anschlüsse alle profitieren. Die Bilanz des Schweizer Programms ist eindrucksvoll. Der Anteil des Personenverkehrs auf der Schiene wurde um zwei Prozent erhöht. In Österreich sank er im selben Zeitraum um vier Prozent. Dieser Trend muss gestoppt werden: Mehr Pkw-Verkehr bedeutet mehr Lärm, mehr Schadstoffe und mehr Unfälle. Der VCÖ fordert daher die rasche Erstellung und Umsetzung eines Konzepts „Bus und Bahn 2020“ für Österreich.

### **Slowakei: Fahrgastchwund nach Einstellung von Strecken**

Die Slowakei ist ein warnendes Beispiel dafür, welche weitreichende Folgen die Einstellung von Regionalbahnen haben kann. Im Jahr 2003 wurden mit 511 Kilometer etwa 15 Prozent des Streckennetzes eingestellt. Von Seiten der slowakischen Bahngesellschaft wurde ein Fahrgastrückgang von fünf Prozent erwartet, mit der Begründung, dass die Regionalbahnen nur wenig frequentiert werden. Der Schwund fiel aber mit etwa 14 Prozent weniger Fahrgastkilometern fast dreimal höher aus. Der Nutzen und die Funktion der Regionalbahnen als Zubringer wurde völlig unterschätzt. Die Erfahrungen aus der Slowakei sind sehr gut mit Österreich vergleichbar. Die Bevölkerungsdichte und die Länge des Schienennetzes pro Person sind ungefähr gleich groß. Bei Einstellung der niederrangigen

Bahnstrecken (C-Netz) würde das bedeuten, dass die Bahn in Österreich ein Viertel der Fahrgäste verlieren würde.

### **Weichen für Regionalbahnen neu stellen**

Seit dem Jahr 1980 wurden in Österreich 755 Kilometer Regionalbahnen für den Personenverkehr stillgelegt. Die Leistungen und Chancen von Regionalbahnen werden unterschätzt. Wenn weiterhin Regionalbahnen eingestellt werden, dann wird der ohnehin schon benachteiligte ländliche Raum geschwächt. Dabei könnten bereits mit geringem Aufwand große Verbesserungen erzielt werden. Langsamfahrstellen lassen sich meist einfach beseitigen. Eine Minute Fahrzeitverkürzung kostet bei Regionalbahnen ein Hundertstel dessen was der gleiche Zeitgewinn bei Hochleistungsstrecken kostet. Die Einrichtung von Taktverkehren mit kurzen Intervallen nutzt meist schon kurzfristig mehr als es kostet.

### **Klare Zuständigkeiten und Taktverkehre nötig**

Die Grundversorgung des ländlichen Raums mit Bus und Bahn ist eine große Herausforderung für die Zukunft. Regionalbahnen sollten das leistungsfähige Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs in den Regionen sein.

Damit Regionalbahnen in Österreich tatsächlich Zukunft haben, ist der Nahverkehr effizienter zu organisieren und dessen Finanzierung bei den Bundesländern zu bündeln. Bei neuen Rahmenbedingungen muss aber auch gesichert sein, dass die öffentliche Hand den Öffentlichen Verkehr, ähnlich wie den Bau von Straßen, als zentrale Aufgabe wahrnimmt. Gelder für zusätzlichen Taktverkehr sind bereitzustellen.

#### **Quellen:**

VCÖ, Wirtschaftsfaktor Öffentlicher Verkehr, Wien 2004; bmvit, Eisenbahnstatistik 2003, Wien; Statistik Austria, Hauptergebnisse der Volkszählung 2001, Wien 2004; UIC, Internationale Eisenbahnstatistik 2004; Harald Buschbacher, Eisenbahnpersonenverkehr im ländlichen Raum des Weinviertels und Südmährens, Diplomarbeit an der TU Wien, Wien 2004; [www.litra.ch](http://www.litra.ch); [www.telecom.gov.sk](http://www.telecom.gov.sk)

### **VCÖ-Forderungen**

- \* Erhalt und Verbesserungen der Regionalbahnen als zentrale Aufgabe der Öffentlichen Hand wahrnehmen: Was bei Straßen selbstverständlich ist, soll auch bei Regionalbahnen gelten.
- \* Zuständigkeit für Nahverkehr auf der Schiene stärker bei Bundesländern bündeln: Länder sollen ausreichend finanzielle Mittel erhalten, um das Angebot im Schienenverkehr selbst bestimmen und bestellen zu können.
- \* Modernisierungskonzepte für Regionalbahnen erstellen und umsetzen: Regionaltakte auf allen Bus- und Bahnlinien
- \* Einheitliche Taktfahrpläne von Bus und Bahn sind gemeinsam zu erstellen: Konzessionen müssen an öffentliche Leistungsaufträge gebunden sein.
- \* Infrastrukturbenützungsentgelt der Belastung anpassen: Auf Strecken und zu Zeiten hohen Verkehrsaufkommens ist für eigenwirtschaftlichen Bahnverkehr mehr Entgelt zu zahlen.

DI Wolfgang Rauh, VCÖ-Forschungsinstitut:

„Regionalbahnen können florieren. Das zeigen erfolgreiche Beispiele in Österreich und Deutschland. Und das zeigt vor allem auch der Erfolg der Schweiz. Mit Taktverkehren, Streckenbeschleunigungen und der optimalen Abstimmung von Bus und Bahn können Regionalbahnen im Interesse aller stark gewinnen!“

Quelle:

<http://www.vcoe.at>