

VCÖ warnt vor Folgen der Regionalbahn-Schließungen: Mehr Lkw-Verkehr, Regionen verlieren an Wert

VCÖ (Wien) – Der VCÖ spricht sich vehement gegen die Einstellung von Regionalbahnen und deren Ersatz durch Busse aus. Untersuchungen aus Deutschland zeigen, dass nach der Einstellung von Regionalbahnen zwei Drittel der Fahrgäste nicht auf den Bus, sondern auf den Pkw umgestiegen sind. Zudem nimmt nach der Einstellung der Bahnen der Lkw-Verkehr auf den Landes- und Gemeindestraßen zu, der Immobilienwert in den Bahn-Gemeinden sinkt. Der VCÖ fordert von der Politik eine Bestandsgarantie für die Regional- und Nebenbahnen. Zudem soll im Verkehrsministerium eine Arbeitsgruppe für die Modernisierung der Regionalbahnen eingesetzt werden.

Der VCÖ warnt vor den negativen Folgen einer Einstellung von Regionalbahnen. „Busse sind eine wichtige Ergänzung für die Bahn, sie können Regionalbahnen aber nicht ersetzen. Erfahrungen aus Deutschland zeigen, dass nach der Einstellung von Regionalbahnen nur ein Drittel der Bahnfahrer auf den Bus umgestiegen sind, zwei Drittel hingegen auf den Pkw. Gerade für Familien mit kleinen Kindern und für ältere Personen ist die Bahn viel komfortabler als ein Bus. Es gibt mehr Platz, es gibt Toiletten und es ist in der Bahn ruhiger als im Bus“, spricht sich DI Wolfgang Rauh vom VCÖ-Forschungsinstitut gegen die Schließung von Regional- und Nebenbahnen aus.

Der VCÖ weist darauf hin, dass mit dem Zusperrern der Regionalbahnen auch der Güterverkehr auf die Straße verlagert wird. „Auf den Gemeinde- und Landesstraßen der Lkw-Verkehr stark zunehmen. Die Unfallgefahr auf den Straßen steigt, die Abgas- und Lärmbelastung nimmt zu“, macht VCÖ-Experte Rauh auf negative gesellschaftliche Folgen aufmerksam.

Eine VCÖ-Studie zeigt, dass Regionalbahnen Einfluss auf den Wert der Immobilien von Gemeinden haben. Der Bodenwert von Gemeinden mit Bahnanschluss ist um 20 bis 100 Prozent höher als von vergleichbaren Gemeinden der gleichen Region ohne Bahnanschluss. „Das Schließen von Regionalbahnen schwächt die Wirtschaft in den Regionen“, stellt VCÖ-Experte Rauh fest.

Der VCÖ betont, dass angesichts der steigenden Spritpreise und der älter werdenden Gesellschaft gerade in den Regionen mehr Bus- und Bahnverbindungen nötig sind. „In den Regionen schaffen die Regionalbahnen hohen gesamtgesellschaftlichen Nutzen. Diesen Nutzen sollte die Öffentliche Hand dem Betreiber abgelten“, meint VCÖ-Experte Rauh. Der VCÖ fordert von der Politik eine Bestandsgarantie für die bedrohten Regional- und Nebenbahnen. Zudem schlägt der VCÖ eine Arbeitsgruppe im Verkehrsministerium vor, um ein Konzept für die Modernisierung der Regionalbahnen zu erarbeiten. In Deutschland konnte durch die Modernisierung von Strecken die Zahl der Fahrgäste mancherorts sogar vervierfacht werden.

Der VCÖ hält dabei die Einbindung von Österreichs Bahnindustrie für sehr wichtig. „Österreichs Bahnindustrie spielt am Weltmarkt eine führende Rolle. Für die Industrie sind Vorzeigebispiele am Heimmarkt unverzichtbar. Eine Beteiligung der Industrie an einer Modernisierungsoffensive der Regionalbahnen wäre vernünftig und sinnvoll“, stellt VCÖ-Experte Rauh abschließend fest.

VCÖ: Modernisierung der Regionalbahnen bringt starke Fahrgastzuwächse

Salzburger Lokalbahn

Jahr 1990: 6.100 Fahrgäste pro Tag

Jahr 2005: 12.300 Fahrgäste pro Tag (plus 102 Prozent)

Zillertalbahn

1990: 3.000 Fahrgäste pro Tag

2005: 4.500 Fahrgäste pro Tag (plus 50 Prozent)

Außerfernbahn:

Jahr 1990: 400 Fahrgäste pro Tag

Jahr 2005: 1.040 Fahrgäste pro Tag (plus 160 Prozent)

Schönbuchbahn (Deutschland – Baden-Württemberg)

Jahr 1996: 2.000 Fahrgäste pro Tag

Jahr 2005: 6.900 Fahrgäste pro Tag (plus 245 Prozent)

Gräfenbergbahn (Deutschland, Nürnberg)

Jahr 1996: 1.000 Fahrgäste pro Tag

Jahr 2005: 4.000 Fahrgäste pro Tag (plus 300 Prozent)

Quelle: VCÖ 2006

<http://www.vcoe.at>