

6. Februar 2007
Presstext Austria

VCÖ will Bahnoffensive nach Schweizer Vorbild Verbesserungen für Fahrgäste dürfen Neubauten nicht zum Opfer fallen

Wien (pte/06.02.2007/13:50) - Der Verkehrsclub Österreich VCÖ <http://www.vcoe.at> fordert für Österreich ein Gesamtkonzept für den Öffentlichen Verkehr. Wie Experten schon zuvor vorgeschlagen haben, sollte sich die heimische Politik am Schweizer Vorbild orientieren. Das erfolgreiche Bahnkonzept der Schweiz setzt auf einen umfassenden Taktfahrplan (presstext berichtete <http://www.presstext.at/pte.mc?pte=060209026>). Seit der Einführung des neuen Taktfahrplanes haben die SBB <http://www.sbb.ch> die Zahl der Fahrgäste deutlich erhöht.

"Österreich braucht dringend eine Bahnoffensive nach Schweizer Vorbild. Das bedeutet, die Bahn dort verbessern, wo es für die Kunden am wichtigsten ist", so VCÖ-Experte Martin Blum im presstext-Interview. "Die Marke Schweiz positioniert sich durch die Bahn", erklärte der Tourismusexperte Hansruedi Müller vom Forschungsinstitut für Freizeit und Tourismus (FIF) <http://www.fif.unibe.ch> gegenüber presstext. Die Schweizer wären stolz auf ihre Bahn. In den vergangenen Jahren habe die SBB sehr viel Geld investiert, um die Infrastruktur, aber auch das Rollmaterial zu verbessern und zu erneuern. "Das Projekt Bahn 2000 hat die Kapazitäten um 30 Prozent erhöht. Die Einführung eines Taktfahrplanes mit Transferzeiten von maximal einer Stunde, meist jedoch 15, 20 oder 30 Minuten, machen die Verwendung von Fahrplänen unnötig", so Müller. Das Bahnsystem ist als Netzwerk mit dem Hauptknoten Zürich konzipiert.

"Die Schweiz hat in einem fünfzehnjährigen Modernisierungsprogramm dort Verbesserungen und Ausbauten durchgeführt, wo sie den Fahrgästen am meisten bringen", betont Blum. Die Schweiz habe verstanden, dass nur dann mehr Menschen vom Auto auf die Bahn umsteigen, wenn es regelmäßige und vor allem mehr Verbindungen gibt. So wurden konsequent Engpässe und Langsamfahrstrecken beseitigt. "Die Bahn ist so gut, wie ihr gesamtes Netz ist. Es nützt nichts, wenn es eine Luxusverbindung gibt und in die Regionen keine Züge fahren", argumentiert Blum. Tatsächlich habe es auch in der Schweiz einen riesigen Wunschkatalog über zu treffende Maßnahmen gegeben, meint Müller. "Etwa ein Drittel der Vorhaben wurde dann schließlich realisiert." Dabei waren die Kernpunkte der Ausbau der Strecke Zürich - Bern als Hochleistungsstrecke, sowie die Beseitigung einiger Nadelöhre. Die alles entscheidende Frage sei gewesen: Was braucht es, um rund ein Drittel mehr Kapazität zu erhalten? Die Antwort lag in der Taktverdichtung und Beschleunigung.

Bezüglich der Finanzierung wurde ein wesentlicher Punkt bedacht: Der Betrieb der Bahn müsse von ihr selbst finanziert werden, die Errichtung der Infrastruktur obliege der öffentlichen Hand. "Zum Teil wurden in der Schweiz sogar Benzinzuschläge für die Bahn-Infrastruktur verwendet." Müller warnt allerdings vor den Fehlentwicklungen des Schienenverkehrs wie etwa dem Tunnel unter dem Ärmelkanal. "Solche Prestigeobjekte, die keine Aussicht auf Erfolg haben, sind teuer zu bezahlen." Man müsse sich der Tatsache bewusst werden, dass die Bahn ein Massenverkehrsmittel sei, das marktkonform agieren müsse. Dazu gehört auch eine konforme Kommunikationsstrategie.

Durch "Bahn 2000" ist die Zahl der Fahrgäste allein der SBB um neun Prozent auf 275,9 Mio. Passagiere gestiegen, die zurückgelegten Personenkilometer sind um 10,1 Prozent auf 13,83 Mrd. Kilometer gestiegen. "Die Schweizer fahren rund 2.150 Kilometer pro Person und damit doppelt so viel jeder Österreicher", so Blum abschließend. "Wenn Österreich nur halbwegs in die Nähe seiner Klimaschutzziele kommen möchte, muss rasch mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Das geht nur, wenn die Engpässe am bestehenden Netz beseitigt werden und die Zahl der Verbindungen erhöht wird." (Ende)

Aussender: [presstext.austria](http://www.presstext.austria)
Redakteur: Wolfgang Weitlaner
email: weitlaner@presstext.com