

Renaissance der Regionalbahnen?

Die GSV und die Kommunalkredit luden zu einem Dialog über die Bedeutung der Regionalbahnen in Österreich.

Rund ein Drittel des knapp 6.000 Kilometer langen österreichischen Schienennetzes weist Regionalbahncharakter auf. Die gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung dieser Bahnen für die Regionen sei mittlerweile anerkannt. Es gäbe daher so etwas wie eine „Renaissance der Regionalbahnen“, so Landesrat Karl Wilfing, in Niederösterreich unter anderem für den öffentlichen Verkehr zuständig, beim „Kommunalen Dialog“, zu dem Kommunalkredit-CEO Alois Steinbichler und die GSV geladen hatten.

Nicht alle Regionalbahnen werden überleben

Man müsse aber ehrlicherweise sagen, dass aus wirtschaftlichen Gründen auf Dauer nicht alle derzeit noch bestehenden Regionalbahnen aufrechterhalten werden können. Wilfing: „Die Verkehrsströme haben sich seit dem Bahnbau geändert, und die Politik muss sich fragen, ob eine Investition von mehreren Millionen zur Erhaltung einer Strecke für

vielleicht 3.000 Fahrgäste pro Monat gegenüber dem Steuerzahler zu verantworten ist!“ Franz Weintögl, Geschäftsführer der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH, wies auf die starke Abhängigkeit der Regionalbahnen von den beiden öffentlichen Auftraggebern Bund und Land hin. „Wenn die gerade Sparbudgets machen, spüren wir das natürlich empfindlich.“ Bei der GKB hat man mit Erfolg versucht, diesen Einfluss auf das Geschäftsergebnis durch den Auf- und Ausbau des Geschäftsfeldes überregionaler Güterverkehr zu verringern. „Was wir uns wünschen, wären langfristige Zusagen der öffentlichen Hand, damit wir Planungssicherheit für Investitionen haben.“

Kundennähe als Erfolgsbasis

Günter Neumann, Geschäftsführer der Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft mbH – „eines wirklich privaten Bahnunternehmens“ –, sieht die Kundennähe als Erfolgsbasis für Regional-

bahnen. „Wir müssen täglich sehr günstig Verkehrsleistungen anbieten und schnell und flexibel auf Kundenwünsche eingehen.“ So zum Beispiel durch Bedarfshaltestellen für einen begrenzten Zeitraum. „Die Bahn kann Potenziale grundsätzlich sehr gut nutzen – sofern diese Potenziale existieren!“ Harald Frey, Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien, kennt kein Patentrezept für den Erfolg von Regionalbahnen: „Jede Bahn weist spezielle Eigenschaften auf; es kommt sehr auf die regionalwirtschaftliche Situation, die Topographie und die Bevölkerungsdichte an.“ Ganz generell könne man aber Bahnfahren durch ein gutes Informationssystem, komfortable Haltestellen und Bahnhöfe, Taktfahrplan und die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern attraktiver machen. Wichtig sei auch, in den Gemeinden ein Bewusstsein für die Bedeutung der regionalen Mobilität zu schaffen. „Eine bessere Verbindung der Bezirkshauptstädte



Kommunaler Dialog – Erfolgsfaktoren für Regionalbahnen in der GSV: (v.l.n.r.) Franz Weintögl, Harald Frey, Mario Rohrer, Karl Wilfing, Günter Neumann, Alois Steinbichler

untereinander würde die Regionen stärken.“ Landesrat Wilfing wünschte sich abschließend noch eine Differenzierung der Vorschriften: „Ich brauche für eine Regionalbahn nicht die gleichen technischen Auflagen wie für den Railjet –

das kostet nur unnötig Geld!“ Zusammenfassend betonte Mario Rohrer, Generalsekretär der GSV, dass für den Erfolg von Regionalbahnen letztlich die Zusammenarbeit und der Goodwill aller Gebietskörperschaften ausschlaggebend ist.

Präsidium des IVT tagte in Belgrad

Anfang Oktober fand in Belgrad eine erweiterte Präsidiumssitzung des Internationalen Verbandes der Tarifeure (IVT) statt. Eine Marktstudie wurde präsentiert, die Vorbehalte gegen automatische Spurwechseltechnologien aufzeigte.

Die Tagung wurde von der Präsidentin des Serbischen Tarifeurvereins (UTS), Dragana Macura, und dessen Ehrenpräsidenten Mirko Anderlic sowie dem Präsidenten des IVT, Honorarprofessor Kurt Spera, eröffnet. Darauf folgte die Begrüßung durch den stellvertretenden Minister für Bauwesen, Transport und Infrastruktur Miodrag Jovic MSc, in der er auch auf die Situation des Eisenbahnverkehrs in der Serbischen Republik einging. Im Laufe des Vormittags kam eine Reihe von Fachvorträgen zu aktuellen Problemstellungen des europäischen Eisenbahngüterverkehrs zur Erörterung.

Den Anfang machte Cesare Brand, Generalsekretär des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT), mit einer Schilderung der entstandenen Situation nach der kürzlich abgehaltenen Revision des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), bei der die erstmalige aktive Beteiligung der EU-Kommission zu erheblichen Unsicherheiten und Unklarheiten im Verfahren geführt hat. Professor Branislav Boskovic von der Fakultät für Transport und Verkehrswesen der Universität Belgrad referierte über neue Entwicklungen bei der Infrastrukturbereit-

stellung der Serbischen Eisenbahnen. Die EU-Gesetzgebung im Eisenbahnbereich hat ein ganz neues System von Behörden und Regulierungsstellen geschaffen, die öffentliche Funktionen wie die Ausgabe von Genehmigungen und Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen wahrnehmen, wobei zahlreiche Fragen offenbleiben.

Vorbehalte gegen ASWT

Assistenzprofessor Hans-Joachim Schramm vom Institut für Transportwirtschaft und Logistik der WU Wien setzte sich anschließend mit den Ergebnissen einer kürzlich

abgeschlossenen Studie im Auftrag der Joint-Working-Group UIC-OSShD auseinander, die sich mit der aktuellen Situation und den Entwicklungspotenzialen der automatischen Spurwechseltechnologien (ASWT) im Schienenverkehr zwischen Europäischer Normalspur (1.435 mm) und Russischer (1.520 mm) bzw. Iberischer (1.638 mm) Breitspur befasst. Die Ergebnisse der Marktstudie zeigen klar auf, dass viele Praktiker Vorbehalte gegen die ASWT haben, da die gegenwärtige zu langsame Abfertigung an den Grenzstellen einen möglichen Zeitvorteil beim Wechsel von der einen auf die andere Spurbreite zunichte macht. Dennoch dürfte der Einsatz der ASWT sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr an den hochfrequentierten Grenzübergängen in Brest (PL-BY) und Chop (HU/SK-UA) vielversprechend sein, da mittel- bis langfristig ein steigendes Transportvolumen zu erwarten ist. Insgesamt scheint die Einsatzmöglichkeit von ASWT dennoch begrenzt zu sein, da eine Befragung potenzieller Nutzergruppen ergab, dass sie mit einem Zeitvorteil von mehr als 15% der Gesamttransportdauer bei einer maximalen Steigerung der Gesamttransportkos-



Präsidiumssitzung des IVT in Belgrad

ten um 10% verbunden sein muss, was wiederum lediglich bei Transporten auf kurzen bis mittleren Distanzen der Fall ist.

Einheitliches IBE

Den Abschluss machte Mirjana Bugarinovic, ebenfalls von der Fakultät für Transport und Verkehrswesen der Universität Belgrad. Sie präsentierte eine Untersuchung zum Thema Gestaltung eines einheitlicheren Infrastrukturbenutzungsentgelts (IBE) im europäischen Rahmen. Der direkte Vergleich der IBE europäischer Eisenbahninfrastrukturbetreiber zeigte deutlich deren unstrukturierte und unsystematische Vorgehensweise bei der Preisbildung im nationalen Rahmen auf, was in der Folge zu erheblichen Unsicherheiten bei der Kostengestaltung auf Seiten der Benutzer führt. So wird in der Konsequenz eine einheitliche Berechnungsformel gefordert.



100 Jahre Preßburgerbahn

Vom MOPS zum CAT

Eisenbahn Bideralbum 17

24 x 22 cm, Leinen mit Schutzumschlag, 314 Seiten mit Farbproduktionen, ISBN 978-3-99015-036-8, € 79,20 inkl. USt.

Zusammengestellt von Alfred Horn, mit Beiträgen weiterer Autoren.

Eine der technisch interessantesten und innovativsten Eisenbahnen nahm am 5. Februar 1914 zwischen Wien und Preßburg ihren Betrieb auf. Der Zerfall der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, die neuen Staatsgrenzen usw. ließen die Preßburgerbahn sehr bald zu einer nur noch auf österreichischem Staatsgebiet verlaufenden, elektrifizierten Lokalbahn schrumpfen ...

Das reich illustrierte Buch, mit zahlreichen Fahrzeug- und Streckenskizzen befasst sich in eingehender Form mit der einhundertjährigen Geschichte der Preßburgerbahn. Ausführlich werden Bau und Betriebsgeschichte sowie sämtliche eingesetzten Fahrzeuge in Wort und Bild vorgestellt und nummermäßig statistisch erfasst. Abschließend wird noch ein Überblick über die baulichen und betrieblichen Maßnahmen bei der Umgestaltung einer Teilstrecke der Preßburgerbahn zur Flughafenschnellbahn gegeben.



€ 79,20

inkl. USt. zuzüglich Versandkosten.

Bohmann Druck und Verlag
Ges.m.b.H. & Co KG
Leberstr. 122,
A-1110 Vienna
Tel: + 43 1 740 95 - 167 (Frau Götterer)
Mail: office@verlagholzhausen.at