



Bericht zum Kommunalen Dialog in Kooperation mit der GSV: „Erfolgsfaktoren für Regionalbahnen“

Rund ein Drittel des knapp 6000 Kilometer langen österreichischen Schienennetzes weist Regionalbahncharakter auf, knapp 1.000 Kilometer davon werden von Privatbahnen betrieben und auf rund 370 Kilometer findet nur Güterverkehr statt. Es gibt also mehr regionale Bahnstrecken in Österreich, als viele vermuten würden. GSV und Kommunalkredit nahmen dies zum Anlass, im Rahmen eines Kommunalen Dialoges die „Erfolgsfaktoren für Regionalbahnen“ zu diskutieren.

„Die Regionalbahnen sind ein spannender Faktor für die Entwicklung im ländlichen Raum“, betont Alois Steinbichler, Vorstandsvorsitzender der Kommunalkredit Austria, bei seiner Begrüßung.

Rahmenbedingungen für Regionalbahnen haben sich verändert

„Es gibt kein Patentrezept für Regionalbahnen“, berichtet der Impulsreferent Harald Frey, Institut für Verkehrswissenschaften der TU Wien. Jede Bahn weist spezielle Eigenschaften auf, wie die regionalwirtschaftliche Situation, Topografie und Bevölkerungsdichte. Die ÖBB-Infrastruktur hat für Investitionen in Bahnstrecken als Mindestkriterium 2000 Reisende pro Tag festgelegt. Bei Strecken, die das Kriterium nicht erfüllen, sollen mit den betroffenen Bundesländern Finanzierungsalternativen gefunden werden.

Generell haben sich die Rahmenbedingungen für Regionalbahnen verändert: Durch den Pkw und die damit einhergehende Zersiedelung muss der ÖV heute ganz anders ansetzen als vor 50 Jahren, wo er noch die räumliche Entwicklung der Strukturen und der Wirtschaftsräume bestimmt hat. Eines hat sich allerdings nicht verändert: das Zeitbudget. Während die mittlere Reisegeschwindigkeit der Bahn in diesem Zeitraum relativ konstant geblieben ist, ist sie beim Pkw stark angestiegen. Das hat dem motorisierten Verkehr Vorteile verschafft.

Bewusstsein für regionale Mobilität schaffen

Regionalbahnen decken heute unterschiedlichste Fahrtzwecke ab: Ausbildung, private Erledigungen, Freizeit, Arbeit etc. Eine Reduktion auf nur einen Fahrtzweck wie z.B. Ausbildung ist hingegen unzulässig. Weitere Erfolgsfaktoren von Regionalbahnen sind Intermodalität, ein attraktives Angebot, das erreichbare räumliche Potenzial, verkehrspolitische Rahmenbedingungen, Reisezeit, örtliche und zeitliche Verfügbarkeit, Kosten, Information und der Regionalfaktor. Kooperation zwischen Land, Gemeinden und Verkehrsverbund ist für den Erfolg einer Regionalbahn unerlässlich. Bewusstsein für regionale Mobilität in den Gemeinden zu schaffen ist eine enorme Herausforderung, aber durchaus machbar: In Deutschland beispielsweise kämpften Städte, Gemeinden und der Landkreis erfolgreich für die Taunusbahn. Die Fahrgastzahlen sind seither stark steigend, insbesondere Pendler haben die Vorzüge der Schiene erkannt wie z.B. witterungsunabhängig im Zug unterwegs zu sein und die Zeit multifunktional zu nutzen. Frey erwähnt Arbeitgeber, die E-Mail checken im Zug als Arbeitszeit anerkennen.

Bus als Zubringer betrachten

Aber auch der Bus spielt eine wesentliche Rolle. Frey: „Der Bus als Zubringer zur Bahn kann funktionieren.“ Das Bus-Zubringersystem müsse jedoch als Teil des gesamten ÖV-Systems betrachtet werden, auch wenn sich kurze Buszubringerstrecken allein gesehen nicht rechnen. Bei starker Zersiedelung ist aber jeder ÖV chancenlos, die Dichte beeinflusst somit die Chancen des ÖV. Frey kritisiert die im neuen Gesamtverkehrsplan erwähnte Abstimmung von Verkehr und Raumplanung. Ländern und Gemeinden wird nur „empfohlen“, bis 2020 50% der Neubauten maximal 500m von bestehenden oder geplanten ÖV-Haltstellen entfernt zu genehmigen. Frey: „Das BMVIT soll hier keine Empfehlungen aussprechen, das muss Pflicht sein!“ Siedlungsentwicklung müsse überregional koordiniert und mit Sanktionsmöglichkeiten ausgestattet werden.

Die Reisezeit ist ein besonders kritischer Faktor. Frey: „Die Reisezeiten sind bei Regionalbahnen vergleichsweise kurz, umso wichtiger werden andere Zeitkomponenten wie Zu- und Abgangswege, Umsteigzeiten etc.“ Zu beachten ist auch, dass Reisezeit im ÖV subjektiv bewertet wird. Wartezeit ohne Information wird subjektiv viel länger bewertet als sie tatsächlich ist. Bei der Reisezeit haben die Bahnen einen Vorteil, der Schienenbonus genannt wird: Der bequeme und leise Zug kompensiert 10-20% der Reisezeit. Außerdem schafft der Schienenbonus 30% mehr Nachfrage, als wenn dieselbe Strecke mit dem Bus bedient würde.

Der Weg zur Haltestelle ist entscheidender als oft angenommen. In Deutschland etwa wird im Mittel die Hälfte der Reisezeit außerhalb der Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs verbracht, also auf dem Weg zur Haltestelle und an der Haltestelle selbst. Frey: „Ob die Regionalbahnen 60 oder 70 km/h fahren ist eigentlich völlig egal, wichtig ist der Zeitaufwand vorher und nachher.“

Generell ist der ÖV in Ballungszentren wie Wien erfolgreich, in der Region eher weniger. Besonders im Speckgürtel von Wien ist der Anteil des ÖV besonders gering. Dort gibt es jedoch nach wie vor enormes Bevölkerungswachstum. Hier den ÖV zu stärken wird eine Herausforderung. Erst in weiter entfernten Regionen von Wien hat der ÖV wieder mehr Anteil, aber eine schnelle Verbindung zu Zentren alleine sei nicht ausreichend. Frey: „Eine bessere Verbindung der Bezirkshauptstädte untereinander würde die Regionen stärken, Buslösungen alleine sind hier zu wenig“. Eine neue U-Bahn in Wien helfe den Pendlern nicht, stattdessen solle lieber über neue Schnellbahnen nachgedacht werden.

Modernisierung von Bahnhöfen, Reparatur von Langsamfahrstellen und der Taktfahrplan sind weitere Attraktivierungsmaßnahmen von Regionalbahnen. Auf den Güterverkehr dürfe auch nicht vergessen werden. Dessen Schaffung und Erhalt ist für lokal produzierende Betriebe wesentlich.

Frey vermisst auch eine volkswirtschaftliche Diskussion von Regionalbahnen, oft liegt die Konzentration auf betriebswirtschaftlichen Aspekten. Er ortet hier das Fehlen einer Systemfinanzierung und fragt sich, warum den Regionalbahnen in ihrer Funktion als Zubringerdienst kaum etwas abgegolten wird. Frey: „Bei einer überregionalen Straßenverbindung fragt ja auch niemand, ob sich diese rechnet.“ Der Kostendeckungsgrad einer unterrangigen Straße sei keinesfalls besser als der der Schiene.

Renaissance der Regionalbahnen gibt es, aber nicht jede kann erhalten werden

Die gesellschaftliche und wirtschaftliche Bedeutung der Regionalbahnen sei mittlerweile anerkannt. Es gäbe daher so etwas wie eine „Renaissance der Regionalbahnen“, so der niederösterreichische Landesrat Karl Wilfing. Niederösterreich besitzt 1800 km Schiene und investiert 140 Millionen € in die Nebenbahnen. Wilfing: „Jeder dritte Bahn-Kilometer und Bahnhof befindet sich in Niederösterreich.“ Laut Rechnungshof benötigt eine Bahn 2000 Passagiere pro Tag, damit sie sich rechnet. Die ÖBB wollten unrentable Strecken loswerden, weshalb das Land Niederösterreich 630 km Regionalbahnstrecken von der ÖBB übernommen hat. Für diese Strecken konnte aber kein privater Betreiber gefunden werden, weshalb die Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (NÖVOG) diese Aufgabe übernommen hat. Prinzipiell sind bei Regionalbahnen die Investitionskosten nicht refinanzierbar, gerade einmal der Betrieb könnte finanziert werden. Im Zielnetz 2025+, die Ausbaustrategie für die Entwicklung der Bahninfrastruktur, sind Regionalbahnen nicht enthalten und das, obwohl es sehr wohl Vorzeige-Regionalbahnen gibt. Vorhandene Strecken müssen also gesichert werden - wobei nicht jede Regionalbahn im dritten Jahrtausend betrieben werden kann. 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 3000 Fahrgäste pro Monat gegenüber dem Steuerzahler zu verantworten ist!“ Denn die Bahn ist und bleibt ein Massentransportmittel und es gibt Strecken in der Peripherie, die sich nicht rechnen und nicht gehalten werden können. Ein kritischer Faktor für Regionalbahnen kann auch das Auto sein: Wenn jemand mit dem Auto beinahe am Ziel ist, wird er kaum für die letzten Kilometer auf den Zug umsteigen. Generell ist Wilfing überzeugt, dass ohne Umsteigen die Fahrgastzahlen wachsen.

Den Speckgürtel rund um Wien sieht auch Wilfing als große Herausforderung für den öffentlichen Verkehr. Schließlich wohnt der Großteil der niederösterreichischen Bevölkerung gerade einmal 30km von Wien entfernt. Wilfing möchte in diesem Gebiet vorrangig Investitionen in die Schnellbahn und Park and Ride-Anlagen sehen, um mehr Personen vom öffentlichen Verkehr zu überzeugen. 37000 kostenlose Park and Ride Parkplätze betreibt Niederösterreich bereits heute.

Die GKB verschafft sich mit überregionalem Güterverkehr mehr Luft

Die GKB war bis vor 15 Jahren eng mit dem Bergbau verknüpft, berichtete Franz Weintögl, GKB. Weintögl: „1860 musste die GKB sogar gezwungen werden, Personen mitzunehmen.“ 1998 habe man sich schließlich endgültig vom Bergbau getrennt. Somit war es auch nicht verwunderlich, dass der öffentliche Verkehr in einigen Gebieten noch nicht so entwickelt war. Wenn das Unternehmen neue Fahrzeuge brauchte, war damals der Weg zum Verkehrsminister unausweichlich. Nach wie vor ist die Abhängigkeit von den zwei Auftraggebern Bund und Länder stark. Weintögl: „Wenn beide gerade Sparbudgets erstellen, spüren wir das natürlich empfindlich.“ Dank des Geschäftsfeldes überregionaler Güterverkehr und den damit einhergehenden höheren Umsätzen ist es dennoch gelungen

sich unabhängiger zu machen. Die GKB wickelt neben logistischen Lösungen für ihre regionalen Kunden, gemeinsam mit ihren Tochterfirmen LTE – Logistics and Transport Europe und Adria Transport, Güterverkehre in 14 Staaten der Europäischen Union ab. Weintögl meint, dass sowohl der Güterverkehr als auch der Personenverkehr von der Koralmbahn profitieren werden. Zukünftige Herausforderungen für die GKB sind die Aufrüstung der 120 Eisenbahnkreuzungen und 14 Stellwerke. Elektrifizierung und selektiver zweigleisiger Ausbau (zwecks Einrichtung eines 30 Minuten Taktes) ist erst in einer zweiten Stufe relevant.

Analog zu Wien kämpfe auch Graz mit dem Verkehr. Parkplätze seien in Graz schwierig zu finden. Neue modernere Fahrzeuge und höhere Geschwindigkeit sollen noch mehr Personen von der Bahn überzeugen. In Umfragen ist dank dieser Maßnahmen bereits jetzt ein steigender Trend bei der Fahrgastzufriedenheit erkennbar.

Flexibel in der Region reagieren

Stern & Hafferl ist ein echtes Privatunternehmen, betonte Günter Neumann, Stern & Hafferl. Was 1883 mit Josef Stern und Franz Hafferl begann, ist heute eine vielseitige Firmengruppe, die von den Familien Döderlein, Neumann und Schreckeneder in der vierten und fünften Generation geführt wird. Dennoch ist auch Stern & Hafferl stark von Zahlungen der öffentlichen Hand abhängig, sowohl der Bahn- als auch Busverkehr. Das Erfolgsgeheimnis von Stern & Hafferl sei es, flexibel in der Region zu reagieren, z.B. mit Bedarfshaltestellen für einen begrenzten Zeitraum. Neumann: „Wir müssen täglich sehr günstig Verkehrsleistungen anbieten und schnell und flexibel auf Kundenwünsche eingehen.“ Am Beispiel der Lokalbahn von Vöcklamarkt nach Attersee strich Neumann heraus, wie wichtig eine optimale Anbindung an die Westbahn sei: Wenn die Anschlüsse in Vöcklamarkt perfekt sind, kann sich die Regionalbahn sofort über 10-15% mehr Fahrgäste freuen. Die Länder können mit Ihren Zugbestellungen punkto Anschlüsse einiges bewirken.

Regionalbahnen müssen neue Kundengruppen ansprechen

Die Reisezeit sieht auch Neumann als weiteren kritischen Erfolgsfaktor. Neumann: „Wenn die Bahn fünf- bis sechsmal länger braucht als das Auto, hat die Bahn keine Chance mehr.“ Die früher wichtigste Kundengruppe für den öffentlichen Verkehr war der Schüler. Heute müssen andere Kundengruppen wie z.B. Pendler angesprochen werden, da die Schülerzahlen nach wie vor rückläufig sind. Es sei aber nicht so leicht, neue Kundengruppen auf die Schiene zu bekommen. Die Menschen fahren am Wochenende gerne mit dem Auto. Junge Menschen denken hier laut Neumann ganz anders: sie besitzen ein Österreich-Ticket und fahren damit quer durch Österreich. Alles in allem könne die Bahn ihre Potentiale grundsätzlich sehr gut nutzen, sofern diese existieren.

Wilfing sieht eher beides: Hauptachsen müssen gestärkt und der Verkehr flächig gelöst werden. Niederösterreich investiert sogar mehr Geld in die Schiene als in die Straße. Die Straße dürfe aber auch nicht vernachlässigt werden, so Wilfing.

Güterverkehr auf Regionalbahnen?

Für den regionalen Güterverkehr ist die ÖBB der Ansprechpartner zum Kunden, informiert Weintögl. Die GKB beispielsweise bekommt für den Transport exakt so viel Geld, dass er kostendeckend ist. Der regionale Güterverkehr macht bei der GKB aber gerade einmal 1% des Umsatzes aus. Das internationale Geschäft ist vergleichsweise viel wichtiger. Neue Potentiale im Regionalverkehr sieht Weintögl durch Betriebsansiedelungen etwa in Deutschlandsberg oder durch die Koralmbahn. Wilfing stimmte Weintögl zu, Güterverkehr auf Regionalbahnen ist kaum machbar, u.a. da just-in-time Lieferungen mit der Bahn schwer realisierbar sind. Bei der derzeitigen wirtschaftlichen Lage sieht Wilfing hier kein großes Zukunftspotential. Dem schloss sich auch Neumann an: Der regionale Güterverkehr ist dort machbar, wo Betriebe mit entsprechenden Mengen sind. Ein bis zwei Waggons pro Woche sind heute einfach nicht mehr wirtschaftlich.

Georg Willi, Verkehrssprecher der Grünen, sieht ein Ungleichgewicht bei den finanziellen Strömen: 800 Millionen € erhalten Autopendler, 670 Millionen € die Bahnen und 50 Millionen € die Regionalbahnen. Willi hält eine Renaissance der Regionalbahnen für möglich.

Welche Wünsche hat das Podium?

Neumann wünscht sich mehr Geld für Investitionen und gleichzeitig weniger Verordnungen, die den Regionalbahnen das Leben schwer machen. Weintögl ist Finanzierungssicherheit bzw. Planungssicherheit für Investitionen ein großes Anliegen. Frey würde mit dem Geld für die drei großen Bahntunnel in Österreich einiges in der Fläche investieren wollen. Wilfing schloss sich hinsichtlich bürokratischer Hürden Neumann an: „Ich brauche für eine Regionalbahn nicht die gleichen technischen Auflagen wie für den Railjet - das kostet nur unnötig Geld!“.

20.10.2014, WEINER