

# Resolution

## Regionen mit Zukunft brauchen die Bahn

Steigende Treibstoffkosten und Klimawandel werden einen massiven Einfluss auf unsere Art zu leben und zu wirtschaften haben. Damit Regionen Zukunft haben, brauchen sie leistungsfähige und umweltfreundliche Mobilität. Attraktive Regionalbahnen stellen dabei ein wesentliches Element dar. Sie sichern die tägliche Mobilität, ermöglichen Betriebe und Arbeitsplätze und sind ein unverzichtbarer Bestandteil des österreichischen Bahnnetzes.

### Zukunftsinvestitionen sind notwendig Regionalbahnen attraktivieren statt einstellen

#### Das brauchen die Regionalbahnen der Zukunft:

- **Engagement und Identifikation der lokalen und regionalen Akteure mit ihrer Regionalbahn**  
zuständig: Land, Regionen, Gemeinden, Wirtschaft, BürgerInnen
- **vermehrte Verantwortung in der Region und größere KundInnennähe durch stärkere Einbindung der Länder und Regionen**  
zuständig: Bund, Land, Regionen, Gemeinden, Verkehrsunternehmen
- **Sicherstellung der Finanzierung der Regionalbahnen für Investitionen und Betrieb**  
zuständig: Bund, Land, Regionen, Gemeinden, Verkehrsunternehmen
- **Kooperation von Bahn und Bus statt Konkurrenz**  
zuständig: Land, Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen
- **Siedlungsverdichtung und Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf die ÖV-Achsen**  
zuständig: Gemeinden, Land
- **Regionalbahnen im Netz eines regionalen und österreichweiten Taktverkehrs**  
zuständig: Bund, Land, Verkehrsverbund, Verkehrsunternehmen
- **Qualitätssicherung durch österreichweite Standards im Öffentlichen Verkehr:**
  - **Mindestangebote im Öffentlichen Verkehr**
  - **Servicestandards für Fahrgäste**
  - **Hohe Sicherheitsstandards – natürlich auch bei Regionalbahnen**
  - **Sozialstandards für ÖV-MitarbeiterInnen**zuständig: Bund
- **Beseitigung der ungleichen Konkurrenzsituation zwischen Schiene und Straße durch faire Zurechnung der externen Kosten**  
zuständig: EU, Bund



## **A. Die Ausgangslage: Vernachlässigte Regionalbahnen vergeben Chancen**

Während das Straßennetz in den letzten Jahrzehnten stark ausgebaut wurde, wurde die Bahn in vielen Regionen jahrzehntelang vernachlässigt. Altes Wagenmaterial, Langsamfahrstellen und unattraktive Fahrpläne führten in eine Abwärtsspirale: Weniger Fahrgäste führen zu weniger Verbindungen, und weniger Verbindungen zu noch weniger Fahrgästen. Die Einstellung von Bahnstrecken aus wirtschaftlichen Gründen erscheint nach diesem Niedergang logisch. Zwar steigt der Bahn-Nahverkehr seit einigen Jahren wieder an, aber das Einstellen von Bahnstrecken geht unvermindert weiter: 2011 schrumpfte das Bahnnetz um 329 Kilometer. Bis 2025 sind weitere 700 Kilometer von der Schließung bedroht.

Regionale Bahnen sind „Lebensadern“ – nicht nur für Regionen, sondern auch für die Hauptstrecken, denen sie Güter- und Personenverkehr zuführen – das Konzept heißt „**Flächenbahn**“. Die Aufteilung der ÖBB in Infrastruktur, Güter- und Personenverkehr verstellte gerade bei den Regionalbahnen die Sicht: Eine Regionalbahn braucht sie alle drei. Darüber hinaus verschleiert der rein betriebswirtschaftliche Blick auf diese drei Teilbereiche, dass Regionalbahnen einen volkswirtschaftlichen Auftrag erfüllen und vielen Menschen Zugang zu Arbeit und sozialem Leben ermöglichen. Im Güterverkehr sind die externen Kosten bei Transporten mit dem Lkw etwa 14-mal so hoch wie beim Transport auf der Schiene. In Sachen Energieverbrauch ist der Fahrgast im Öffentlichen Verkehr ca. 3-viermal so effizient unterwegs wie im Auto, beim CO<sub>2</sub>-Ausstoß ist die Einsparung sieben bis achtmal so groß.

## **B. Die Erfahrung: Erfolgreiche Regionalbahnen sind möglich!**

Es gibt viele Beispiele im Ausland, aber auch in Österreich, dass mit einer Verbesserung des Angebots und verstärkter regionaler Einbindung totgesagte Regionalbahnen erfolgreich wiederbelebt werden können. Dazu bedarf es des Bekenntnisses zu dieser Bahn samt Finanzierung durch die Gemeinden in der Region, von Land und von Bund.

So war das Erfolgsbeispiel Salzburger Lokalbahn Anfang der 90er-Jahre ebenfalls vom Zusperrern bedroht. Mit engagiertem Management vor Ort, konsequenter KundInnenorientierung, gezielten Investitionen in Strecke und Wagenmaterial sowie Taktfahrplan konnte eine Steigerung der Fahrgastzahlen um mehr als das Dreifache erreicht werden.

Mit der Übernahme der Pinzgauer Lokalbahn durch das Land Salzburg im Jahr 2008 und Sanierung der Strecke wurde auch hier eine Verdreifachung der Fahrgastzahlen erzielt.

Zahlreiche weitere Regionalbahnbeispiele aus dem In- und Ausland bestätigen diese Erfahrungen: Zillertalbahn, Vinschgerbahn, Regiobahn... Dabei zeigen ähnlich hohe Fahrgaststeigerungen in den S-Bahn-Systemen von Salzburg, Kärnten oder der Steiermark, dass nicht unbedingt der Wechsel des Betreibers der Schlüssel ist: Überall dort, wo überzeugte Lokal- und Regionalpolitik mit einem engagierten Betreiber zusammen arbeiten, funktioniert der Ausbau von Regionalbahnen zu einem leistungsfähigen regionalen Rückgrat.

## **C. Attraktive Regionalbahnen sind eine echte Alternative zum Straßenverkehr**

### **1. Attraktive Regionalbahnen stärken die regionale Wirtschaft**

Von attraktiven Regionalbahnen geht ein wichtiger Wirtschafts- und Tourismusimpuls aus. Regionalbahnen tragen zur Siedlungsentwicklung und Betriebsansiedlungen bei. Regionalbahnen können sich eine Marke als Tourismusbahn aufbauen. Damit in Verbindung gehen von Regionalbahnen wichtige Beschäftigungseffekte für die Region aus.

## **2. Regionalbahnen sind eine Antwort auf Staus in den regionalen Zentren**

Im Bereich der Bezirks- und Landeshauptstädte stehen die Autos zu Stoßzeiten auf immer besser ausgebauten Straßen immer öfter im Stau. Dagegen können Regionalbahnen die schnellste und attraktivste Verbindung in die Zentren bieten und durch einen dichteren Taktverkehr Steigerungen der Nachfrage bedienen.

## **3. Güterverkehr erhöht den Kostendeckungsgrad und ist ein wichtiges Standbein in der Region**

Güterverkehre tragen wesentlich zur Kostendeckung der Bahninfrastruktur bei (z. B. bei Salzburger Lokalbahn 2/3 der Einnahmen) und entlasten die Region vom Schwerverkehr. Einstellungen von Regionalbahnen haben zumeist auch Absiedelungen von transportintensiveren Unternehmen zur Folge (s. Beispiel Bahn Friedberg - Oberwart). Beim Güterverkehr können die Regionalbahnen, gerade was die stärkere Flächenpräsenz betrifft, eine wichtige Rolle spielen. Aufgrund der fehlenden Kostenwahrheit im Verkehr steht auch der regionale Güterverkehr auf der Schiene unmittelbar im unfairen Konkurrenzkampf mit dem Straßenverkehr. Die Bahn zahlt auf allen Schienenstrecken Schienenmaut – der LKW nur im Autobahnnetz.

## **4. BUS STATT BAHN lässt die Fahrgäste aufs Auto umsteigen**

Ca. 1/3 der Fahrgäste steigen aufs Auto um, wenn die Bahn durch Busse ersetzt wird. Der „Schienenbonus“ ist z. B. auch daran sichtbar, dass Park + Ride mit der Bahn ein attraktives Angebot für PendlerInnen ist, mit dem Bus jedoch nur wenig angenommen wird.

## **5. Regionalbahn-Infrastrukturen sind vergleichsweise günstig**

Für Regionalbahnen, die 37 % des Bahnnetzes ausmachen, werden nur 7 % der Schieneninfrastruktur-Gelder verwendet. Umgekehrt ist die Situation auf der Straße: Für die lokalen Landes- und Gemeindestraßen werden 59 % des Straßen-Infrastrukturaufwandes verbraucht. Die Kostendeckung liegt hier auf der Straße bei 36 %, bei Berücksichtigung der externen Kosten bei ca. 17 %. Die Kostendeckung des Lkw-Verkehrs liegt sogar nur bei 11 % bzw. unter Berücksichtigung externer Kosten bei 8 % (Österreichische Wegekostenrechnung für die Straße, BMVIT 2003) Regionalbahnen würden mit solchen Werten als hoch defizitär gelten. Doch zeigen Kostenvergleiche, dass der Erhalt von Regionalbahnen nicht teurer sein muss als jener einer zweispurigen Gemeindestraße.

## **6. Regionalbahnen können wirtschaftlich geführt werden**

Erfolgsbeispiele zeigen, dass Regionalbahnen wirtschaftlich geführt werden können, wenn es ein motiviertes Team gibt und eine verantwortliche Leitung vor Ort agiert. Gezielte Investitionen zur Attraktivierung und Beschleunigung, die Nutzung von Personalsynergien, fahrgastorientiertes Service und die Einbindung lokaler Stakeholder aus Gemeinden, Wirtschaft und Tourismus sind die Erfolgspeiler der Kundengewinnung.

## **7. Öffentliche Verkehrsmittel sind nur in geeigneten räumlichen Strukturen attraktiv und wirtschaftlich**

Kompakte gemischte städtische und dörfliche Strukturen im Nahbereich von Haltestellen fördern die Nutzung von Bahnen. Daher ist es für den langfristigen Erfolg einer Regionalbahn wesentlich, die Raum- und Siedlungsentwicklung auf die Bahnstrecken auszurichten und Neubauten auf die Einzugsbereiche der bestehenden und leicht herstellbaren Haltestellen von Regionalbahnen zu konzentrieren.

### **Die Resolution wurde erstellt von (alphabetisch):**

- Bundesarbeitskammer
- Gewerkschaft VIDA
- Institut für Ökologische Stadtentwicklung
- Klimabündnis Österreich
- probahn
- VCÖ – Mobilität mit Zukunft

### **Sie wird weiters unterstützt von:**

- Radlobby IG Fahrrad
- Zukunft statt Autobahn