

ERICH CSIZMADIA

KONZEPTE ZUR ERHALTUNG VON NEBENBAHNSTRECKEN

KURZFASSUNG DER ARBEIT

In der Verkehrspolitik der letzten Jahre und Jahrzehnte gab und gibt es immer wieder die Diskussion, ob Nebenbahnstrecken weiterbetrieben werden oder stillgelegt werden sollen. In den zwölf Jahren von 1987 bis 1999 reduzierten die ÖBB den Personenverkehr auf Nebenbahnstrecken von 1.939 km auf 1.458 km (Zahlen: ÖBB-Kursbuch). Diese Zahlen zeigen, daß die Nebenbahnproblematik immer noch aktuell ist.

Auf vielen Nebenbahnstrecken gibt es infrastrukturelle, logistische und Attraktivitätsprobleme, die den Betrieb uneffizient machen und/oder die Bahn für den Nutzer unattraktiv machen. Zu den Problemen zählen:

- niedrige Strecken- und Zuggeschwindigkeiten: Diese sind durch schlechte Trassierung, einer Vielzahl von ungesicherten Eisenbahnkreuzungen und niedrigen Haltestellenabständen bedingt.
- Personalintensiver Betrieb: Hohe Betriebskosten durch viele besetzte Bahnhöfe und Fahren mit Zugbegleiter
- Zugsicherung: Vielfach ist die Zugsicherung (Signale, Stellwerke, etc.) veraltet oder nur sehr vereinfacht ausgeführt
- Rollmaterialprobleme: Probleme durch lokomotivbespannte Züge mit Altbauwagen (schlechter Komfort, lange Wendezeiten, höheres Zuggewicht etc.).
- Paralleler Busverkehr: Oftmals verkehren Buslinien zeitgleich und streckenparallel zur Nebenbahnstrecke und ziehen daher u. U. Fahrgäste von dieser ab.
- Unattraktivität für den Nutzer durch lange Reisezeiten, geringe Pünktlichkeit, schlechte Fahrplanabstimmung, schlechter Zustand der Bahnhöfe und Haltestellen und lange und unattraktive Zugangsmöglichkeiten zu den Haltestellen.
- Demographische Probleme: Schlechte Annahme der Nebenbahnstrecken durch die Bevölkerung durch Zersiedelung, Abwanderung aus strukturell schwachen Gebieten und hohe Anteile des motorisierten Individualverkehr (MIV).

Maßnahmen um diese Zustände auf Nebenbahnstrecken zu verbessern, können eingeteilt werden in effizienzsteigernde Maßnahmen und Attraktivierungsmaßnahmen. Effizienzsteigernde Maßnahmen sind:

- Einführung eines Taktfahrplan: Leicht merkbare Abfahrtszeiten für den Nutzer, Vorteile für das Verkehrsunternehmen
- streckenseitige Maßnahmen: Erhöhung der Zuggeschwindigkeiten durch Streckenverbesserung (Begradigungen), Sicherung bzw. Auflassung ungesicherter Eisenbahnkreuzungen oder Streckenverkürzungen.
- Verbessertes Rollmaterial durch den Einsatz von Triebwagen (Personaleinsparung durch Führung im Einmannbetrieb)
- Einführung eines Zugleitbetriebes: Personaleinsparung durch weniger besetzte Bahnhöfe.

Attraktivierungsmaßnahmen sind:

- Ausbau und Adaptierung der Bahnhöfe und Haltestellen: Ausbau der Bahnhöfe und Haltestellen mit Bahnsteigen, Beleuchtung, Fahrradabstellmöglichkeiten, Unterstellmöglichkeit (Wartehäuschen)
- Verbesserung des Zugangs zur Haltestelle: direkte Rad- und Fußwege zur Haltestelle, Buszubringerverkehr, etc.
- Verbesserung der Lage von Haltestellen: Verlegung von abseits von Siedlungen liegenden Haltestellen zum Ortszentrum hin
- Fahrplanangebot: Koordination der Anschlüsse (Umsteigezeiten), direkte Führung von Zügen für Pendler in wichtige Zentren ohne Umsteigen
- Koordinierung des Busparallelverkehrs

Unterstützung sollen diese Maßnahmen von der örtlichen Raumplanung (Flächenwidmung) bekommen. Auch die Landesverkehrsplanung kann durch die Landesverkehrskonzepte Maßnahmenvorschläge einbringen.

Da der Betrieb einer Nebenbahnstrecke nur in den wenigsten Fällen kostendeckend ist, sollen sich Gebietskörperschaften (z. B. Länder) bei der Finanzierung beteiligen (Verkehrsdienstverträge, Verkehrsverbund).

Zusätzlich wurden in der vorliegenden Arbeit noch 18 ausgesuchte Nebenbahnstrecken aus Niederösterreich analysiert (Fahrgastaufkommen, Bevölkerung im Einzugsgebiet, Zugangebot, Parallelverkehre, etc.) und einer Bewertung unterzogen. Dabei wurde versucht Vorschläge zur Weiterführung des Personenverkehrs zu geben und auch jene Strecken vorzuschlagen, bei denen an eine Einstellung des Personenverkehrs gedacht werden kann. Folgende Strecken(teile) wurden analysiert:

- Krems - Herzogenburg (Kursbuchnummer 11)
- Krems - Emmersdorf (Kursbuchnummer 81)
- Traisen - St. Aegydt am Neuwalde (Kursbuchnummer 11a)
- Freiland - Türnitz (Kursbuchnummer 11a)
- Pöchlarn - Kienberg/Gaming (Kursbuchnummer 12)
- Ober Grafendorf - Ruprechtshofen (Kursbuchnummer 11c)
- Waidhofen a. d. Ybbs - Lunz am See (Kursbuchnummer 13a)
- Ybbsitz - Gstadt (Kursbuchnummer 13a)
- Wr. Neustadt - Aspang (Kursbuchnummer 52)
- Wr. Neustadt - Puchberg am Schneeberg (Kursbuchnummer 52b)
- Bad Fischau/Brunn - Gutenstein (Kursbuchnummer 52a)
- Kledering - Sollenau (Kursbuchnummer 72)
- Siebenbrunn/Leopoldsdorf - Engelhartstetten (Kursbuchnummer 71a)
- Oberdorf - Hohenruppersdorf/Gaweinstal (Kursbuchnummer 93a)
- Gänserndorf - Groß Schweinbarth (Kursbuchnummer 93a)
- Drösing - Zistersdorf Stadt (Kursbuchnummer 93c)
- Schwarzenau - Zwettl (Kursbuchnummer 83)
- Schwarzenau - Waidhofen a. d. Thaya (Kursbuchnummer 83a)

Die Bewertung ergab, daß auf folgenden Strecken(teilen) an eine Einstellung des Personenverkehrs gedacht werden könnte:

- Freiland - Türnitz
- Ober Grafendorf - Ruprechtshofen
- Kledering - Sollenau
- der Abschnitt Großhollenstein - Lunz am See der Strecke Waidhofen a. d. Ybbs - Lunz am See
- Siebenbrunn/Leopoldsdorf - Engelhartstetten
- Gänserndorf - Groß Schweinbarth
- Schwarzenau - Zwettl

Auf den Reststrecken kann an eine Weiterführung des Personenverkehr unter Durchführung von effizienzsteigernden Maßnahmen bzw. Attraktivierungsmaßnahmen gedacht werden.

Wien, September 2000