

TOP 3.7.6 Netzwerk Allianz pro Schiene Österreich – Regionalbahnresolution

1. Hintergrund

Die Bahn, respektive die ÖBB als größter Anbieter von Schienendienstleistungen, hat immer wieder mit Anfeindungen aufgrund unterschiedlichster wirtschaftlicher und politischer Interessen zu kämpfen. Ein positives Image für die Bahn aufzubauen, wie es etwa in der Schweiz gelungen ist, ist daher sowohl für die Bahn selbst als auch für eine einzelne Organisation sehr schwierig.

Vor diesem Hintergrund wurde im Februar 2011 die Idee, eine Allianz pro Schiene Österreich zu gründen, an die AK heran getragen. Als Vorbild diente das Modell der "Allianz pro Schiene Deutschland". Gemeinsam mit Vertretern von Bahnindustrie, Rail Technology Cluster Austria, VCÖ, vda, probahn Österreich, Institut für ökologische Stadtentwicklung und Klimabündnis wurde an der Gründung eines österreichischen Pendantes gearbeitet.

Hinsichtlich der Ziele, der Organisationsstruktur sowie deren Arbeitsweise und Aufgaben herrschte sehr rasch Einigkeit. Es wurde aber auch sehr früh klar, dass für die Umsetzung dieser Entwürfe gleich von Beginn an mehrere hunderttausend Euro an Sponsorengeldern zur Finanzierung notwendig sein würden.

Nach langwierigen Diskussionen konnte die Meinung nicht zerstreut werden, dass ein weiterer Verein zu Konkurrenzsituationen zu bestehenden Organisationen (zB Verband der Bahnindustrie, VCÖ, RTCA) führen würde, vielmehr kam man zu der Überzeugung, dass das deutsche Modell (da die Industrie sponsert, hält sich inhaltlich aber zurück) nicht auf Österreich übertragbar ist.

2. aktueller Stand

Im Jänner 2012 einigte man sich darauf, als loses Netzwerk (ohne eigene Vereinsgründung oä) zu kooperieren, um gemeinsame Positionen zu erarbeiten und nach außen zu tragen. Zwar treten die genannten Organisationen, jede für sich, für das System Bahn ein, jedoch in der Regel untereinander nicht koordiniert und schon gar nicht werden übereinstimmende Ziele gemeinsam verfolgt. Nach einhelliger Meinung besteht der Mehrwert dieser, unter dem internen Arbeitstitel „Netzwerk Allianz Pro Schiene Österreich“, gestarteten Kooperation daher nicht nur in einem regelmäßigen Informationsaustausch, sondern vielmehr in der größeren Außenwirksamkeit, wenn es darum geht für die Bahn einzutreten und Forderungen in diesem Sinne zu platzieren.

Vor dem Hintergrund der Situation in der Ostregion, bei der in Niederösterreich zahlreiche Bahnlinien eingestellt wurden, war es für die AK Wien wichtig, sich den Bemühungen anzuschließen. Darüber hinaus betrachteten wir es als notwendig, unsere Inhalte in diesem Netzwerk einzubringen und in den entsprechenden Grundsatzpapieren zu positionieren.

Als erstes Ergebnis der Bemühungen dieses Netzwerkes liegt nun eine – unter wesentlicher inhaltlicher Mitwirkung von AK und vda erstellte - Resolution zum Erhalt und Ausbau der Regionalbahnen in Österreich vor (siehe Beilage). Diese wurde am Regionalbahntag unter begleiteter Pressarbeit veröffentlicht und den ÖBB und dem BMVIT übergeben.

(<http://www.mobilitaetswoche.at/start.asp?ID=249252&b2=1167>)

3. Position/Forderung der AK

Im Sinne der Pendlerinnen und Pendler und auch vor dem Hintergrund, allen Teilen der Bevölkerung einen diskriminierungsfreien Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten zu ermöglichen, ist diese Resolution unserer Ansicht nach ein wichtiges Ergebnis.

Insbesondere unsere Forderungen nach einem Mindestangebot im Öffentlichen Verkehr, der Einführung eines österreichweiten Taktverkehrs, von hohen Sicherheits- und Servicestandards sowie nach Sozialstandards für ÖV-MitarbeiterInnen haben in die Resolution Eingang gefunden und werden von den unterzeichnenden Organisationen (Klimabündnis, probahn, vida, VCÖ) inhaltlich mitgetragen.

Im November ist ein weiteres Treffen geplant, bei dem ein erstes Resümee gezogen werden soll und weitere Schritte für gemeinsame Aktivitäten erarbeitet werden. Wir werden uns bei dieser Arbeit weiterhin im Sinne der ArbeitnehmerInnen sowohl aus Sicht der NutzerInnen als auch aus Sicht der Beschäftigten der Bahn einbringen.

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.

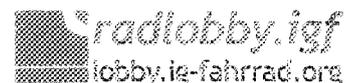
Zukunftsinvestitionen sind notwendig Regionalbahnen attraktivieren statt einstellen

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



Zukunft statt Autobahn



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 CO₂-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 Erfolgspfeiler 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
- VCO – Mobilität mit Zukunft

Sie wird weiters unterstützt von:

- Radlobby IG Fahrrad
- Zukunft statt Autobahn