

8. August 2011

### Positionspapier zur aktuellen Verkehrspolitik der ÖBB

- **Minimalforderung 2-h Takt**

Ein Zweistundentakt stellt im Fernverkehr eine Mindestanforderung dar.

Alles was darunter liegt, erreicht die Wahrnehmungsschwelle nicht, somit verkommt der Bahnverkehr zu einem absoluten Minderheitenprogramm, es bleiben praktisch nur noch Fahrgäste ohne jede Alternative über.

Es wäre auch sinnlos, ein solches Angebot in irgendeiner Form zu bewerben, bzw. Autobesitzern die Bahn als Alternative schmackhaft zu machen.

Klimaschutz, Kyoto-Ziel etc. braucht man dann nicht einmal mehr in den Mund nehmen.

- **Realistische Fahrgastzahlen**

32 Fahrgäste/Tag(!) mit der Bahn bzw. 100 weitere Reisende zwischen Graz und Salzburg sind absolut nicht nachvollziehbar. Die ÖBB müssen bekannt geben, wie sie zu derartigen Zahlen kommen. Diese Fehlmeldung haben die ÖBB öffentlich einer Klarstellung zu unterziehen!

Zu den Schalterverkäufen Graz-Salzburg kommen noch:

- Reisende ab/bis Zonengrenze in Graz und Salzburg
- Reisende zwischen Graz und Linz
- Reisende mit Fahrtantritt vor Graz bzw. Fahrtende nach Salzburg (Deutschland, Westösterreich, regionale Anschlüsse) und vice versa.
- Reisende mit Fahrscheinen aus Fahrscheinautomaten
- Reisende mit Fahrscheinen aus dem Internet

Zusätzlich ist auf die gerade bei diesen Verbindungen nicht zu unterschätzenden Anteile von Fahrgästen im regionalen Verkehr (Graz - Leoben bzw. Salzburg - Bischofshofen) sowie auf jene aus dem Ennstal zu verweisen. Vor allem letztere nutzen die Bahn oft weit über Salzburg hinaus (Tourismusverkehr).

Aus Sicht von FAHRGAST bewegt sich die Zahl der an den schwächsten Abschnitten im Zug befindlichen Personen - je nach Reisetag und Saison - zwischen 70 und 200 Personen an Werktagen, an Freitagen und Sonntagen teilweise noch deutlich darüber.

- **Schienenersatzverkehrsorgie der ÖBB**

Ganz egal, bei welchem Teilunternehmen der ÖBB (Infrastruktur/PV) die Schuld liegt: Seit Jahren werden Fahrgäste im Ennstal mit Schienenersatzverkehren drangsaliert, ohne dass man deswegen auch nur um 1 Minute kürzer unterwegs ist. Die Sinnhaftigkeit der ständigen Fahrtunterbrechungen muss ernsthaft in Frage gestellt werden. Es ist kein Wunder, vielleicht sogar beabsichtigt, dass hier Fahrgäste verloren gingen. Ohne erkennbare Fahrzeitgewinne sind jegliche weiteren Maßnahmen, die Schienenersatzverkehre nötig machen, absolut abzunehmen. Fahrgastpotentiale sind anhand der Fahrgastzahlen vor der Serie von Schienenersatzverkehren zu beurteilen.

- **Wirtschaftlichkeit**

Die Eigenwirtschaftlichkeit des Fernverkehrs kann niemals bedeuten, dass jeder einzelne Zug Gewinn abwerfen muss, auch nicht jede für sich betrachtete Strecke, sofern das aufgrund der vielfältigen Umsteigebeziehungen überhaupt erhoben werden kann. Solange der Fernverkehr insgesamt positive Ergebnisse erwirtschaftet, können derartig massive Streichorgien keinesfalls hingenommen werden. Eine Forderung, die sich ganz besonders an den Eigentümer richtet.

Wenn die ÖBB schon über einzelne Züge/Verbindungen diskutieren möchten, müssen sie unbedingt detaillierte Kalkulationen vorlegen, aus der nachvollziehbar die variablen Kosten/km in Abhängigkeit von Traktionsart, Wagenanzahl etc. ermittelt werden können. Es sind die durchschnittlichen Einnahmen pro Personenkilometer einsichtig darzulegen, sodass abschätzbar ist, ob, bzw. wie weit man tatsächlich von der Kostendeckung entfernt ist.

Ohne genaue Kenntnis dieser Zahlen erübrigt sich jede weitere Diskussion mit den ÖBB über die Wirtschaftlichkeit der Verbindungen.

- **Alternativen, GWL-Leistungen**

Keinerlei Alternative stellen Busse dar, sie stellen die Bedienung der Unterwegshalte nicht ausreichen sicher, werden von Autobesitzern kaum als Alternative wahrgenommen und können die erforderlichen Kapazitäten nicht bereitstellen.

Alternativen bestehen jedoch in der Wahl des Anbieters. Diesen auszuwählen ist länderübergreifend Sache des Bundes.

Vor wenigen Monaten wurden im Vertrag zwischen ÖBB und dem Verkehrsministerium gemeinwirtschaftliche Leistungen definiert, die die ÖBB aufgrund der Finanzierung durch den Bund auf jeden Fall zu erbringen haben. Es ist auf eine Zugänglichmachung dieses Vertrages zumindest für die Länder zu drängen und genau zu prüfen, ob ein Ausstieg der ÖBB aus den gegenständlichen IC-Leistungen Graz – Salzburg überhaupt möglich ist. Dem Vernehmen nach ist nämlich die Aufrechterhaltung der des bisherigen Leistungsumfanges festgeschrieben.

- **Druckmittel**

Auch wenn die ÖBB argumentieren, dass sie für den FV vom Land nichts bezahlt bekämen, dürfen sie nicht vergessen, dass sie auf vielfältige Weise Vertragspartner des Landes Steiermark sind. Obersteirertakt, S-Bahn, etc. sind nur einige Beispiele. Gerade in der Steiermark haben wir zwei weitere Bahnunternehmen, die zumindest mittelfristig in der Lage sind, auch im Regionalverkehr eine größere Rolle spielen. Auch sind die ÖBB im Rahmen des Verkehrsverbundes Vertragspartner des Landes. Es wäre also durchaus einmal interessant, zu überlegen, Verträge zu kündigen und künftig mit Ausschreibungen zu arbeiten.

- **Infrastruktur**

Leider zeigt sich in den letzten Jahren immer häufiger, dass zwar Geld für mehr oder weniger notwendige Infrastruktur (Überdimensionierte Haltestellenausbauten, Lärmschutzwände, etc.) vorhanden ist, die Nutzung der teuren Anlage aber gleichzeitig in Frage gestellt wird bzw. gar nicht stattfindet:

- Pichl (Reiteralm)
- Spielberg
- Treglwang
- Obaraich
- Spittal am Semmering (gefährdet)
- Leibnitz (bald ohne nennenswerten IC-Verkehr)

**Schladming** darf keineswegs der nächste Punkt der Aufzählung werden. Sollte der Fortbestand des IC-Verkehrs in der derzeitigen Form nicht über einen längeren Zeitraum hinaus garantiert werden können, ist jegliche Mitfinanzierung der geplanten Investitionen durch das Land Steiermark abzulehnen.

Es ist bei jeglicher Mitfinanzierung durch das Land verstärkt auf die Sinnhaftigkeit der Projektausführungen bzw. Mitsprache darauf Rücksicht zu nehmen. Es darf einfach nicht mehr vorkommen, dass z.B. nach Bahnhofsumbauten nach wie vor „40iger“ Weichen eingebaut sind oder aus anderen Gründen die betriebliche Abwicklung verkompliziert wird. (Z.B. Keine Möglichkeit von Zugskreuzungen in Gosdorf trotz Ausweichgleis, mutwilliges verschwinden lassen von Ladegleisen, etc.)

Zusätzlich müssen Infrastrukturmaßnahmen nachhaltige Verbesserungen nach sich ziehen! Es darf nicht vorkommen, dass Strecken trotz Investitionen (und neuen Fahrzeugen) heute langsamer sind als davor: Radkersburgerbahn + 4 min ggü. 1990iger Jahre, Thermenbahn ebenfalls langsamer obwohl gleich betafelt, Feldbach-Fehring nach wie vor v<sub>max</sub> 80 km/h obwohl seit 15 Jahren sämtliche EK's gesichert. Das Land möge sich durchaus dafür interessieren, welche Verbesserungen tatsächlich aus den diversen Zuzahlungen resultieren! Die Ostbahn ist übrigens seit ihrer Zeit als S-Bahn zwischen Graz und Gleisdorf auch erheblich langsamer geworden.

Generell müssen bei knappen Mitteln die Verkehrsleistungen an sich Vorrang vor infrastrukturellen Maßnahmen haben. "Bahn statt Beton!"

- **Graz–Maribor bzw. Bad Radkersburg**

Zumindest 2012 sollte der Verkehr in die "Europäische Kulturhauptstadt" auf jeden Fall noch in der bestehenden Frequenz aufrecht erhalten werden.

Zusätzlich ist zu fordern, dass die zweite Verbindung Wien-Zagreb (D 284/285) wieder über Graz geführt werden muss, anstatt durch die ungarische Puszta.

Da ohnehin nicht alle Züge auf RJ umgestellt werden, sollte das kein Problem sein. Übrigens sollte man sich hier nicht blenden lassen. Der RJ bringt dem Standardfahrgast NULL Komfortgewinn, im Vergleich mit den bequemen Wagen der Neunzigerjahre ist er ein Rückschritt. Wenn die ÖBB den RJ schon nach Graz bringen wollen, dann ist unbedingt darauf zu achten, sich nicht mit den Ungetümen ohne Speisewagen abspesen zu lassen.

Mit den geplanten Fahrplanänderungen wird die Radkersburger Bahn ad absurdum geführt. Derzeit sind 1:20 h im Zweistundentakt durchaus noch im Bereich des zumutbaren, was auch die Fahrgastzuwächse der letzten Jahre bestätigen. Eine Verlängerung der Fahrzeit um 30 Minuten in Richtung Radkersburg und 38 (!) Minuten in Richtung Graz, verbunden mit 24 (!) Minuten Umsteigezeit in Spielfeld-Straß kommt einem Todesurteil gleich. Jeder weitere Euro an Subvention wäre reine Geldverschwendung.

Entfallen die IC's kann der Ersatz nur durch direkt geführte REXe erfolgen, Zusätzliche Regionalzüge (wie kolportiert) wären völlig sinnlos und würden auch nur schlecht in den bereits halbstündigen S-Bahn Takt passen. Eine bloße Verlängerung einzelner bestehende S-Bahn Züge hält wohl hoffentlich niemand für eine Lösung!

Eventuell könnte man die ICs bis Leibnitz führen, und von dort mit 5022 (Desiros) Direktanschlüsse nach Bad Radkersburg anbieten.

Kontakt:

FAHRGAST Graz/Steiermark, Postfach 30, 8016 Graz

Telefon: 0650 245 3420, Fax: 0316 873 5115

E-Mail: [office@fahrgast-steiermark.at](mailto:office@fahrgast-steiermark.at)

[www.fahrgast-steiermark.at](http://www.fahrgast-steiermark.at)