



Die Pinzgaubahn kämpft um die künftigen Kunden. Die touristische Nutzung als „Nationalparkbahn Hohe Tauern“ ist eine der Ideen. Bild: SN/ANTON KAINIG

Milliarden Euro rollen für die neue Bahn Noch bleibt an der Grenze viel Zeit liegen

Ob im Nah-, im Fern- oder im Güterverkehr. Die Wettbewerb auf der Schiene wird immer härter. Die ÖBB geben sich selbstbewusst. Die ehemals verstaubte Staatsbahn soll bis 2010 zur Top-Bahn in Europa werden. Mit einer „mobility card“, die in allen öffentlichen Verkehrsmitteln gelten soll, wollen die ÖBB neue Kunden gewinnen.

MARTIN ARBEITER

Die Bahn ist unter Druck. Obwohl die ÖBB die Fahrgastzahlen und den Umsatz steigern können, verlieren sie noch immer Marktanteile gegenüber der Straße und dem Flugzeugverkehr.

Ein Nachteil im internationalen Wettbewerb: Auch im vereinten Europa müssen die Bahnen mit verschiedenen nationalen Normen kämpfen. „Die technischen Systeme für Stromversorgung, Lademaß oder Spurbreite sind noch immer auf die Anforderungen der jeweiligen Staatsbahnen ausgerichtet“, sagt ÖBB-Chef Martin Huber.

Um auf dem hart umkämpften internationalen Markt mithalten zu können, investieren die ÖBB kräftig in neues Wagenmaterial. Bis Jahresende 2007 sollen 50 „Taurus 3“ im Einsatz stehen. Die Mehrsystemlok stellt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 357 km/h erst kürzlich einen Weltrekord auf. Um den grenzüberschreitenden Einsatz von Lokführern zu forcieren, haben knapp 800 ÖBB-Lokführer den europäischen Lokführerschein absolviert.

Osteuropa als Hoffnungsmarkt

Das Ziel des ÖBB-Konzerns bis 2010 ist es, Top-Bahn in Europa zu werden. In Ost- und Südosteuropa soll die Bahn im Logistikbereich zum Marktführer werden und gleichzeitig über „sinnvolle Partnerschaften“ die Marktanteile in Westeuropa halten.

Ein Lokführerschein für ganz Europa

Die Liberalisierung des europäischen Marktes eröffnet „Chancen und Risiken“. Ein zentrales Anliegen sei die Verkürzung der Reisezeiten im grenzüberschreitenden Verkehr, die „wegen Lok- und Personalwechsel an der Grenze noch zu lange sind“.

Einem kleinen Seitenhieb auf neue Bahnunternehmen kann sich Huber nicht verweigern: Diese konzentrierten sich auf einzelne Marktsegmente. Stichwort: „Rosinenpickler“. „Hier ist die Königsfrage positiver Wettbewerb versus Versorgungssicherheit in der Fläche zu stellen.“

Fahrzeit zwischen Wien und Bregenz sowie zwischen Wien und München „wesentlich verkürzt“ werden. Das neue Premiumprodukt heißt „railjet“, der auf 230 km/h ausgelegt ist. Der „Rennwagen auf Schiene“ soll ab 2008 auf der Strecke München-Salzburg-Wien-Budapest und auf der Westbahn zwischen Wien und Bregenz verkehren.

Im Nahverkehr werden die meisten ÖBB-Kunden befördert. Die Verkehrsleistung ist mit 62,5 Millionen Kilometern fast drei Mal so hoch wie im Fernverkehr (22,4 Millionen Kilometer). Zwei Drittel der Investitionen in neues Wagenmaterial fließen in den Nahverkehr. Bis Jahresende soll jeder dritte Sitzplatz erneuert werden. 171 „Talent“-

Züge und 20 „Desiro“-Triebzüge werden angeschafft. 2005 haben die ÖBB 1,4 Mrd. Euro in die Infrastruktur investiert. Das reicht vom viergleisigen Ausbau der Westbahn und des Südkorridors über den Lainzer Tunnel bis zur S-Bahn in Salzburg. In den nächsten Jahren soll 1 Mrd. Euro in die zweite Phase der Bahnhofsoffensive flie-

ßen. Auf der Liste stehen die Wiener Bahnhöfe, der Hauptbahnhof in St. Pölten und der Salzburger Hauptbahnhof. „Das kleine Sorgenkind, die „Rollende Landstraße“, ist wieder besser auf Schiene. Nach einem Rückgang konnten die Huckleback-Transporte im ersten Halbjahr 2006 wieder um 35 Prozent gesteigert werden. Die Rail Cargo Aust-

ria hält mit der Speditionsholding inzwischen mehr als 80 Beteiligungen in 21 Ländern. Unüberschaubar, zu kompliziert: Eine Karte für den gesamten öffentlichen Verkehr – so lautet die Vorgabe der Politik. Die ÖBB setzen auf eine „mobility card“, die in allen öffentlichen Verkehrsmitteln gelten soll. Der Start ist bereits für Ende 2007 angepeilt.



Mit Selbstvertrauen in einen beinhalten Wettbewerb um Kunden: Bis 2010 wollen die ÖBB zur Top-Bahn in Europa werden.

Bild: SN/WILD & TEAM-FOTOAGENTUR

Erfolgsstory der wilden Kleinen

Die Usedomer Bäderbahn an der Ostsee und die Zillertalbahn in den Tiroler Bergen

Er hat seine Idee zum Beruf gemacht. Vor 15 Jahren ging Jörgen Boße in einer wissenschaftlichen Arbeit der Frage nach, ob die Usedomer Bäderbahn erhalten werden könnte. Heute ist Boße der Geschäftsführer der Regionalbahn, die er wieder auf Erfolgskurs gebracht hat.

Auf die Frage nach dem Wie gibt es viele kleine und eine große Antwort. Die Große: Es müssen ein paar Menschen daran glauben. Allein zwischen 1995 und 1997 investierte die Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB) 47 Millionen Mark in die Modernisierung der Anlagen. Die kleinen Antworten stehen im Handbuch für Regionalbahnen: Züge und Busse dürfen nicht nebeneinander fahren, die Haltestellen dürfen nicht zu weit von den Kunden entfernt sein.

Also hat Boße bei der Usedomer Bäderbahn die Haltestellenabstände verkürzt und dort, wo die Wege zur Bahn weiter sind als 800 bis 1000 Meter, einen Ergänzungsverkehr eingerichtet: Busse und Hotelshuttles.

Die Urlauber der Ostseeinsel in Mecklenburg-Vorpommern werden schon auf der Homepage aufmerksam gemacht, dass sie Usedom mit der Bahn erreichen können – und dann per Shuttle vor die Haustür ihres Hotels gebracht werden. Das ist wesentlich für eine Regionalbahn, die zu 70 Prozent vom Tourismus lebt. Je 15 Prozent machen Schüler und Berufsspendler aus.

Dass die Usedomer Bäderbahn jetzt 90 Prozent ihres langen Sanierungsweges hinter sich hat, darüber ist der Geschäftsführer froh. „Wir sind

gerade rechtzeitig auf den Zug aufgesprungen. Jetzt wird es in Deutschland zunehmend schwieriger für die Bahn.“

Immerhin kann die Bäderbahn sich inklusive Investitionskosten zu 50 Prozent selbst tragen. Für den Betrieb allein könnte sich Boße sogar „bis zu 100 Prozent Deckungsgrad“ vorstellen.

„Fahren mit der Bahn kostendeckend“

Betriebsleiter Georg Tollinger von der Zillertalbahn in Tirol kann mit dem Fahrgastmix aus Sommergästen, Skifahrern, Schülern und Einheimischen den Betrieb der Bahn kostendeckend führen. Mit den Bussen der Zillertalerverkehrsbetriebe AG sei das nicht zu schaffen. „Wir wollen daher die Busse teils durch

Züge ersetzen und die Bahn im Halbstundentakt führen.“

Das neue Rollmaterial wird gemeinsam mit der Pinzgaubahn angeschafft. Was die Frage aufwirft, wie der Betriebsleiter der erfolgreichen Zillertalbahn die Pinzgaubahn neu auf Schiene bringen würde? „Als erstes würde ich die Trasse beschleunigen und die Bahn näher an den Orten hinbringen“, sagt Tollinger. „Tatsächlich liegt die Zillertalbahn näher an den Ortschaften als die Pinzgaubahn.“

In einem stimmen Boße und Tollinger überein: Eine Regionalbahn braucht „ein kleines schlagkräftiges Team, in dem alle an einem Strang ziehen.“ Als Experten vor Ort sind sie Platzhirsch und beschränken sich auf die Region. „Auf Einkaufstour gehen wir nicht.“ JOSEF BRUCKMOSER

MOLINARI

Molinari Rail
Ihr Partner für ...

Training
Operation
Engineering
Consulting

Molinari Rail AG
Schulstrasse 11
8542 Wiesendangen/Schweiz
fon +41 52 338 20 82
fax +41 52 338 20 81
info@molinari-rail.com

Molinari Engineering GmbH
Achenseestrasse 1-3
6200 Jenbach/Österreich
fon +43 52 446 00 29 11
fax +43 52 446 00 557
www.molinari-rail.com

Die Bahn **DB**

Das Bayern-Ticket:
5 Leute, 1 Tag, 25 Euro.

Mehr Bayern erleben.

In ganz Bayern alle Nahverkehrszüge, alle Verbundverkehrsmittel (S-, U-, Straßenbahnen und Busse) und fast alle Linienbusse nutzen.

- Für beliebig viele Fahrten in der 2. Klasse gültig.
- Mit den Bayern-Tickets zusätzlich Geld sparen. Viele Reiseziele in Bayern gewährt bei Vorlage der Tickets z. B. eine Eintrittsermächtigung.
- Gilt montags bis freitags von 9 Uhr bis 3 Uhr des Folgetags – an Wochenenden und Feiertagen sogar schon ab 0 Uhr.
- An allen DB Automaten und unter www.bahn.de/bayern.
- Für 2 Euro mehr mit persönlicher Beratung in allen DB Verkaufsstellen erhältlich.
- Tipp für Alleinreisende: das Bayern-Ticket Single für 18 bzw. 20 Euro.

Die Bahn macht mobil.

Wir fahren für den: **BAYERN TAKT**

POSTBUS

Mit frischem Wind durchs ganze Land.

Wir fahren jährlich 25 Millionen Fahrgäste durch das ganze Salzburger Land. Ob im Linienverkehr oder bei Buchung einer Mietwagenfahrt – mit uns sind Sie sicher, komfortabel und preiswert unterwegs.

Regionalmanagement Salzburg: T. +43 662 4660, F. +43 662 4660-305, info-salzburg@postbus.at
Verkehrsstelle Zell am See: T. +43 6542 5444, F. +43 6542 5444-22, zellamsee@postbus.at
Tamsweg: +43 6474 2213
Radstadt: +43 6452 4277 St. Johann / Pgg: +43 6412 20000
Bad Hofgastein: +43 6432 6344

www.postbus.at/sbg

ÖBB wollen sich von Regionalstrecken trennen

VCÖ und Pro Bahn warnen vor den Folgen der Schließungswelle – Auf Gemeindestraßen wird Schwerverkehr stark zunehmen

Die österreichischen Bundesbahnen möchten sich von den Regionalbahnen trennen. Ein Konzept der ÖBB zeigt, dass 45 Strecken auf dem Prüfstand stehen, davon sollen 17 definitiv eingestellt und durch Busse ersetzt werden. Andere Strecken wie Spitz an der Donau-Klein Pöchlarn sollen nur vorübergehend eingestellt werden, steht in dem Papier. Doch betroffene Gemeinden fürchten aus Erfahrung, dass die Übergangslösung zum Dauerzustand werden könnte. Auch der Verkehrsclub Österreich (VCÖ) spricht sich gegen eine Schließung der Regionalstrecken aus und verweist auf Erfahrungen aus Deutschland.

„Dort sind nur ein Drittel der Bahnfahrer auf den Bus umgestiegen, der Großteil ist seither mit dem Pkw unterwegs“, erklärt VCÖ-Experte Wolfgang Rauh. Gerade für Familien und Ältere sei die Bahn viel komfortabler als ein Bus. Ein noch größeres Problem sei jedoch der Schwerverkehr. Durch das Einstellen von Nebenbahnen verstärke sich die Lkw-Lawine. „Auf Gemeinde- und Landesstraßen wird der Lkw-Verkehr stark zunehmen“, so Rauh. Die Unfallgefahr und Umweltbelastung steige ebenfalls. Der gesellschaftliche Nutzen der Regionalbahnen sei groß, daher sollten sie weiterhin von der öffentlichen Hand gefördert und ihr Angebot verbessert werden, fordert der VCÖ. Dieselbe Auffassung vertritt die Plattform „Pro Bahn“. Deren Sprecher Peter Haibach protestiert gegen die Idee, die Schiene zu Gunsten der Straße aufzugeben.

Er verweist auf die Außerfermbahn, die vor Jahren von der Deutschen Bahn Region übernommen wurde und seither einen Fahrgastzuwachs von 30 Prozent aufweise. „Es mag sein, dass andere die Schmalspur- und Regionalbahnen besser betreiben können als die ÖBB.“ Doch für diesen Fall müssten die Bundesbahnen faire Bedingungen für die Übergabe schaffen und die ihnen zur Verfügung gestellten Mittel an die neuen Betreiber übergeben.

Gerade in diesem Fall spielt es sich. So steht in Salzburg die Pinzgaubahn, die von Zell am See nach Krimml geht, zur Disposition. Die Hälfte der Strecke, ab Mittersill, ist durch das Hochwasser zerstört worden. Die Wiederherstellung würde 10 Mill. Euro, die Einstellung dagegen wesentlich weniger kosten. Das Tauziehen zwischen ÖBB, Bund und Land Salzburg ging um einen Betrag von drei Mill. Euro sowie jährliche Erhaltungsmaßnahmen. Salzburg, Pro Bahn und VCÖ hoffen auf eine einvernehmliche Lösung. Die Modernisierung der Regionalbahnen habe viele Fahrgäste auf die Schiene gebracht, betont Rauh. Er verweist auf die Salzburger Lokalbahn, die seit 1990 ihre Tageskunden auf 12.300 verdoppeln konnte.

VERONIKA GASSER

SALZBURGER FACHZEITSCHRIFT FÜR PERSONEN- UND GÜTERVERKEHR

JAHRESABONNEMENT:
4 Fachzeitschriften,
12 RS-Express und alle Sonderausgaben
zum Preis von 28,- € (Ausland 33,- €)
office@regionale-schienen.at
Georg-Rendl-Weg 26
5111 Bürmoos/Austria
Fax: + 43 (0) 6274 49 66

REGIONALE SCHIENEN

WWW.REGIONALE-SCHIENEN.AT · WWW.REGIONALE-SCHIENEN.AT