

Technische Universität Wien

Diplomarbeit

Eisenbahnpersonenverkehr im Ländlichen Raum  
Südmährens und des Weinviertels - Analyse von  
Angebot und Akzeptanz sowie mögliche  
Verbesserungsmaßnahmen

Harald Buschbacher

(Zusammenfassung)

Gegenstand der Arbeit ist der Eisenbahnpersonenverkehr in Südmähren (Südmährischer Kreis) und im Weinviertel (Bezirke Gänserndorf, Korneuburg, Hollabrunn und Mistelbach), ausgenommen des näheren Stadt-Umlands von Wien und Brno. Berücksichtigt wurden Züge regionaler Bedeutung, das heißt Regional- und Eilzüge, Schnellzüge teilweise.

Im Vergleich zu Südmähren ist das Weinviertel flächenmäßig um etwa 40% kleiner und hat, wenn man die Einwohnerzahlen von Brno und Wien außer Acht läßt, nur ein Drittel der Bevölkerung Südmährens, somit ist die Bevölkerungsdichte auch um etwa 40% geringer. Wien ist etwa vier mal so groß wie Brno, dafür sind die restlichen Städte Südmährens wesentlich größer und haben eher den Charakter regionaler Zentren, als jene des Weinviertels.

Bis 1945 gab es in beiden Regionen fast die selbe Netzlänge (ca. 600 km) und Haltestellenanzahl (ca. 150), im Weinviertel wurde seither jedoch fast die Hälfte davon im Personenverkehr eingestellt, stillgelegt oder abgetragen. In Südmähren hingegen blieb fast das ganze Netz erhalten. In Hinblick auf Siedlungsstruktur und Bevölkerungsdichte ist das südmährische Bahnnetz jedoch keineswegs ungewöhnlich dicht, sondern sehr vergleichbar mit jenem des Weinviertels heute.

Einen erheblichen Unterschied zwischen dem Weinviertel und Südmähren stellt der Anteil an tangentialen Strecken dar, welcher in Südmähren höher ist, als im Weinviertel. In beiden Regionen sind die Bahnhöfe und Haltestellen zumeist am Ortsrand, selten übersteigt die Entfernung zwischen Bahnhof und Ortsmitte einen Kilometer. In Südmähren gibt es mehr zweigleisige, im Weinviertel mehr elektrifizierte Strecken.

Auf den südmährischen Bahnhöfen sind wesentlich mehr und besser geheizte Warteräume vorhanden, als im Weinviertel, weiters gibt es häufiger Bahnhofslokale und Geschäfte und mehr WC-Anlagen. Außerdem ist auf südmährischen Bahnhöfen mehr Personal anzutreffen, es gibt noch öfter Personenkassen und Gepäckaufbewahrungen. Auch das Angebot an Fahrgastinformationen ist in Südmähren besser. Im Weinviertel hingegen sind die Bahnsteige im Durchschnitt wesentlich höher, die Zugänglichkeit der Bahnsteige für Personen mit eingeschränkter Mobilität ist in beiden Regionen etwa gleich.

Die im Regionalverkehr eingesetzten Waggons sind im Weinviertel eindeutig moderner und komfortabler, als in Südmähren, das betrifft insbesondere die Einstiege, den Lärmpegel im Fahrzeuginneren und vorallem die Sauberkeit und das optische Erscheinungsbild der Einrichtung.

In Südmähren wird täglich eine um 84% höhere Zugfahrleistung (Zugkilometer pro Tag) zurückgelegt, als im Weinviertel, berücksichtigt man jedoch, daß in Südmähren ein größerer Teil der Züge nicht in jeder Haltestelle hält (22% gegenüber 11% im Weinviertel), kommt man nur auf 68% mehr Halte pro Tag. Umgerechnet auf die Fläche bedeutet das, daß das Angebot, gemessen in Haltevorgängen pro Zeit und Fläche in Südmähren nur um 3% umfangreicher ist, als im Weinviertel. Nachdem in Südmähren etwa die selbe Fahrleistung auf einem dichteren Netz gefahren wird, ist die durchschnittliche Zugverkehrsstärke (Züge pro Tag) geringer, und zwar als um 5% am durchschnittlichen Streckenquerschnitt, und um 14% an der durchschnittlichen Haltestelle. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit ist im Weinviertel um 15% höher als in Südmähren. Nachdem in Südmähren jedoch ein größerer Teil der Züge nicht überall hält, ist der Unterschied in der Haltestellenbedienung noch größer: Nicht nur, daß die Weinviertler Züge pro Stunde durchschnittlich 63 statt 55 Kilometer zurücklegen, sie halten dabei auch 14 mal, während die südmährischen Züge im Schnitt nur 11 Halte pro Stunde einlegen. Das durchschnittliche Intervall ist in Südmähren mit 78 Minuten deutlich länger, als im Weinviertel mit 61 Minuten, dafür sind die Betriebszeiten im Weinviertel kürzer, besonders für Reisende, deren Fahrtbedürfnisse entgegengesetzt zu den Pendlerströmen sind. Nach einer Theatervorstellung in Wien sind im ländlichen Raum des Weinviertels noch 21

Haltestellen erreichbar, aus Brno hingegen noch 64, aus Znojmo 13. Im Weinviertel gibt es erheblich mehr und vollständigere Taktfahrpläne, die Umsteigehäufigkeit ist etwa gleich.

Die Fahrpreise sind in Südmähren eindeutig niedriger, als im Weinviertel. Nominell kosten die Fahrkarten in Südmähren nur etwa 20-30% jener im Weinviertel. In Relation zum Verbraucherpreisniveau sind sie etwa 55% billiger, und selbst in Lohnparitäten ist Bahnfahren in Südmähren immer noch etwa 15% günstiger, als im Weinviertel. Vergleicht man nicht mit volkswirtschaftlichen Kennzahlen, sondern mit den Treibstoffkosten des konkurrierenden Autoverkehrs, so ist die preisliche Wettbewerbssituation in Südmähren um vieles besser für die Bahn: Während im Weinviertel bestenfalls gut ausgenützte Zeitkarten mit den Kilometerkosten eines bereits angeschafften Autos mithalten können, ist in Südmähren die Bahn fast immer überlegen, gerade einmal ein vollbesetztes Auto mit sparsamem Motor kann hier noch günstiger sein.

Im Rahmen der Arbeit wurden weiters Befragungen von Fahrgästen und Bewohnern einiger Ortschaften durchgeführt, um Informationen über die Inanspruchnahme des Verkehrsangebots und Motive der Verkehrsmittelwahl zu bekommen. Der Anteil an Bewohnern ohne Führerschein oder ohne Möglichkeit, an ein Auto zu kommen, ist in Südmähren etwas höher als im Weinviertel (25% gegenüber 15% der Erwachsenen). Umgekehrt ist jedoch unter jenen, die noch kein Auto haben, der Wunsch, eines anzuschaffen, in Südmähren größer als im Weinviertel. Im Weinviertel kommt es wesentlich häufiger vor, daß Menschen, die ein Auto besitzen, trotzdem mit der Bahn fahren (besonders für bestimmte Zwecke, wie z.B. das Arbeitspendeln nach Wien), während man südmährische Autobesitzer nur mehr selten im Zug antrifft. Der Anteil an Fahrgästen, welche angeben, nur mit der Bahn zu fahren, weil sie keine andere Möglichkeit haben, ist in Südmähren erheblich größer, als im Weinviertel.

Hinsichtlich der Fahrtzwecke fällt auf, daß in Südmähren ein viel größerer, und in Summe recht nennenswerter Anteil der Fahrgäste die Bahn für Ausflugs- oder Urlaubszwecke verwendet, was jedoch nicht nur damit zu tun hat, daß die Eisenbahn in Tschechien als Urlaubsverkehrsmittel populärer ist, sondern auch mit der größeren touristischen Attraktivität Südmährens. Die restlichen Fahrtzwecke verteilen sich etwa gleich, am wichtigsten ist erwartungsgemäß das Arbeits- und Ausbildungspendeln. Im Weinviertel finden die meisten Fahrten zwischen der Großstadt und dem ländlichen Raum statt, in Südmähren hingegen haben regionale Zentren wie Břeclav oder Znojmo größere Bedeutung als Ziel- und Quellorte. In beiden Regionen wird der Weg zwischen Wohnsitz und Bahnhof überwiegend zu Fuß oder per Fahrrad zurückgelegt, zu jeweils etwa 20% mit dem Auto oder mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln.

Die Motive, mit dem Zug oder mit dem Auto zu fahren, unterscheiden sich wenig zwischen den zwei Regionen. Als größte Vorteile der Bahn werden die Staufreiheit, die Möglichkeiten der Fahrzeitnutzung, die geringere Umweltbelastung sowie die wegfallenden Parkplatzsorgen genannt. Der wichtigste Vorteil des Autos ist seine Flexibilität, weiters die höhere Geschwindigkeit (vorallem in Südmähren), die Fahrplanunabhängigkeit und die Möglichkeit, viel Gepäck mitzunehmen. Obwohl die Fahrpreise objektiv in Südmähren niedriger sind, als im Weinviertel, wurde in beiden Regionen gleichermaßen als häufigster Beschwerdepunkt genannt, die Fahrkarten seien zu teuer. Weitere Nachteile der Bahn sind aus Sicht der Fahrgäste die zu geringe Geschwindigkeit, die Notwendigkeit zum und vom Bahnhof zu gehen und unzureichende Flexibilität. Der einzige signifikante Unterschied in den erhobenen Motiven der Verkehrsmittelwahl ist die gerechtfertigte Kritik an langsamen und unbequemen Zügen in Südmähren.

Bezüglich der Inanspruchnahme und Auslastung der Züge hat Südmähren sicherlich eine bessere Ausgangsposition als das Weinviertel, mit zunehmender Moto-

risierung drohen jedoch massive Fahrgastverluste. Andererseits ist zu erwarten, daß Staus und Parkplatzknappheit in der Zukunft in Brno schneller zunehmen werden, als in Wien, ebenso werden die Möglichkeiten, die Fahrzeit im Zug zu nutzen, zunehmen. Im Weinviertel ist die größte Bedrohung für den regionalen Bahnverkehr der Ausbau von Autobahnen und Schnellstraßen, eine Chance der zunehmende (Tages-)tourismus.

Aufgrund der großen Unterschiede in den mittleren Reisegeschwindigkeiten wurde eine zusätzliche Erhebung durchgeführt, um die Hauptursachen dieses bedeutenden Qualitätsmankos in Südmähren festzustellen. Ausschlaggebend ist dabei das veraltete Rollmaterial in Südmähren mit schlechter Beschleunigung und langen Haltestellenaufenthalten, die Streckenhöchstgeschwindigkeiten sind nur auf manchen Strecken von Bedeutung.

Die dringendste Empfehlung, welche sich aus dieser Arbeit ableiten läßt, ist daher die Modernisierung des Rollmaterials in Südmähren durch den Ankauf neuer oder die grundlegende Überarbeitung bestehender Fahrzeuge. Höchste Priorität hat dabei der Ersatz stark untermotorisierter Garnituren, bestehend aus einem Dieseltriebwagen und mehreren Beiwägen durch moderne Triebwagengarnituren. Nach einer optimistischen Berechnung könnte der Unterschied in den Reisegeschwindigkeiten durch neue Fahrzeuge in Südmähren völlig überwunden, nach pessimistischer Rechnung zumindest halbiert werden. Die Modernisierung des Wagenparks würde jedoch nicht nur die Geschwindigkeit steigern, auch der Komfort könnte enorm verbessert, evtl. auch die Betriebskosten gesenkt werden.

Elektrifizierung und selektiver Streckenausbau kann für einzelne Strecken größerer regionaler Bedeutung in Südmähren empfohlen werden, in beiden Regionen wären punktuelle Geschwindigkeitshemmnisse an Nebenstrecken zu sanieren, beispielsweise ungesicherte Bahnübergänge.

Ein charakteristisches Problem des Weinviertels sind große zeitliche und auch räumliche Schwankungen in der Auslastung der Züge: Außerhalb der Stoßzeiten sind die Züge, vorallem weiter weg von Wien, fast leer. Um diese Auslastungsschwankungen zu verringern und den Betrieb mit schwankender Nachfrage effizienter zu gestalten, sollten folgende Möglichkeiten geprüft werden:

- Ein auslastungsabhängiges Tarifsystme oder Sonderangebote für Schwachlastzeiten
- Erhöhung der Interoperabilität: automatische Kupplungen und andere Maßnahmen, um die Zuglängen flexibel zu wählen und Flügelzüge von verschiedenen Seitenstrecken zusammenzustellen
- Förderung des Tourismus, der idealerweise zeitlich entgegengesetzt zu den Pendlerströmen ist
- Fahrplanangebot und Netzgestaltung nicht nur für Pendler, sondern für alle Fahrtzwecke und Fahrtrelationen: Taktfahrpläne, längere Betriebszeiten abends und am Wochenende, evtl. Reaktivierung tangentialer Strecken.

Im Weinviertel wird die Verlängerung der Betriebszeiten empfohlen, in Südmähren eine Verdichtung der Intervalle und vorallem die Schaffung von Taktfahrplänen. Das Weglassen wenig ausgelasteter Züge spart nur relativ wenig an Kosten (reine Grenzkosten), verschlechtert aber die Verläßlichkeit und Merkbarkeit des Fahrplans dramatisch.

Wünschenswert wäre weiters eine Optimierung des Personaleinsatzes: Der persönliche Fahrkartenverkauf ist zwar ineffizient, andererseits sind Fahrscheinautomaten oft unzuverlässig und unbesetzte Haltestellen weisen oft starke Vandalismusschäden auf. Sinnvoll wäre daher multifunktionaler Personaleinsatz: Im Zug könnte der

Schaffner beispielsweise ein Buffet betreuen, die Bewachung und Reinigung von Haltestellen und die Hilfestellung bei der Benützung des Fahrscheinautomaten könnte wiederum von Pächtern übernommen werden, die im Bahnhofsgebäude ein Lokal oder ein Geschäft betreiben.

Abschließend wird der Wiederaufbau des Streckenstücks Laa a. d. Thaya - Hevlin empfohlen. Laut der ČD-Regionalleitung Brno würde das zwar bei isolierter Betrachtung der zweieinhalb neu zu errichtenden Streckenkilometer nicht genug Fahrgäste bringen, um sich betriebswirtschaftlich zu rentieren, für die Attraktivierung des gesamten Netzes wäre jedoch die enorme Erreichbarkeitsverbesserung der umliegenden Kleinregionen durch die Beseitigung dieses kuriosen Überbleibels des eisernen Vorhangs sehr nützlich.