

Schweinbarther Kreuz

Die Regionalbahn R18 von Gänserndorf nach Obersdorf via Groß-Schweinbarth und mit Ast nach Bad Pirawarth wird mit Ende 2019 eingestellt. Der angegebene Grund der ÖBB ist, dass zu wenig Fahrgäste auf der Strecke gezählt wurden. Als Ersatz werden zwei Buslinien eingerichtet, welche zukünftig elektrisch fahren sollten. Es wurden viele weitere Gründe genannt, weshalb es unsinnig sei, die Bahn weiter zu betreiben und weshalb der Busbetrieb besser sei. Dabei werden sehr viele Behauptungen und Rechnungen aufgestellt, die jedoch mangels Transparenz und nicht erhältlicher Daten nicht nachvollziehbar sind. Auf diese möchte ich nun im Folgenden eingehen.

Erreichbarkeit der Stationen

In vielen Presseaussendungen und Informationsmaterial wird auf die bessere Erreichbarkeit der Busstationen verwiesen. „Die Erreichbarkeit von Haltestellen (im Umkreis von 300 Metern) wird im Gesamtgebiet von 4.800 EinwohnerInnen auf 13.647 EinwohnerInnen nahezu verdreifacht.“ (Amt der nö Landesregierung, 27.09.2019). Vor einigen Monaten wurde noch ein Umkreis von 500 Metern angegeben (Szeker (NÖN), 2019; ORF NÖ, 2019).

Beides ist jedoch nicht richtig. In der wissenschaftlichen Literatur hierzu wird ein Schienenbonus berechnet (Akzeptanz weiterer Fußwege, aufgrund höherem Fahrkomfort), wonach PKW BenutzerInnen eher bereit sind auf die Bahn zu wechseln anstatt auf den Bus (Schulz, et al., 2003). Im städtischen Bereich gehen Verkehrsplaner davon aus, dass BenutzerInnen des ÖPNV bereit sind einen 30% längeren Weg bis zur Station zurückzulegen (Frey, et al., 2011). In ländlichen Gebieten ist der Schienenbonus wahrscheinlich sogar noch etwas höher einzuschätzen. Daher ist diese Information so nicht richtig.

Weiters ist nicht nachvollziehbar, wie diese Zahlen errechnet wurden. Sieht man sich bspw. den Ort Raggendorf an, wo der neue Busbahnhof entstehen soll, so hat sich in der Entfernung der Station nichts geändert. Die andere Busstation an der Hauptstraße hat schon zuvor bestanden. Es ist unklar, welche Stationen in diese Berechnung miteinbezogen wurden, ob nur neue Busstationen miteinbezogen wurden oder auch schon bestehende. Ein tatsächlicher Vergleich würde den Schienenbonus berücksichtigen und nur jene Stationen in den Vergleich miteinbeziehen, welche anstatt der Bahnstationen errichtet werden.

Weiters wären PendlerInnen auch bereit einen weiteren Weg zur Station mit dem Fahrrad zurückzulegen, dazu müssten jedoch Fahrradabstellplätze an den Stationen bereitgestellt werden.

Kosten Renovierung Bahn

In einer parlamentarischen Anfrage wurden die Kosten für eine Renovierung der Bahnlinie mit 115 Millionen Euro angegeben (5 Millionen Euro pro km, Reichhardt (BMVIT), 2019). Diese Zahl wurde jedoch nicht weiter aufgeschlüsselt.

Die Marchegger Ostbahn (54 km, (Wikipedia, 2019)) wird derzeit zweigleisig für Hochgeschwindigkeitszüge (200 km/h) von Aspern Wien nach Bratislava ausgebaut und elektrifiziert. Die Kosten hierfür werden mit ca. 539 Millionen Euro angegeben (APA (NÖN), 2018). Es ist kaum vorstellbar, dass die Renovierung der Bahnlinie (23 km) und Beseitigung der Langsamfahrstellen auf der Regionalbahn beinahe ein Fünftel des Hochgeschwindigkeitsausbaus und der Elektrifizierung kostet bzw. halb so viel pro Kilometer.

Ebenso unklar ist, wieviel dieser angegebenen Summe dem Investitionsrückstau der letzten 30 Jahre zuzurechnen ist.

Kosten Betrieb Bahn

Die jährlichen Betriebskosten werden in einer parlamentarischen Anfrage mit 4 Millionen Euro jährlich angegeben (Reichhardt (BMVIT), 2019). Die Kosten werden hierfür nicht aufgeschlüsselt. Solange diese Kosten nicht näher benannt werden, kann nur vermutet werden, wofür die 4 Millionen Euro verwendet wurden.

Die Bahn legt laut Presseaussendung (APA, 2019) 450.000 km pro Jahr zurück. Die angegebene Tankmenge laut parlamentarischer Anfrage wird von der ÖBB auf 100 – 120 l/100km geschätzt (sic!). Zugführer berichten jedoch von etwa 50 l/100km Diesel- Verbrauch. Die Kosten für den Treibstoff bewegen sich bei einem angenommenen Dieselpreis von 1.22 € (durchschnittlicher Dieselpreis an der Tankstelle 2018) daher zwischen 274.500 € und 658.800 €.

Bei angenommenen Personalkosten und Wartungskosten des Rollmaterials von 1.5 Millionen Euro (sehr hoch geschätzt), würden theoretisch zwischen 2.2 und 1.8 Millionen Euro für Investitionen auf der Strecke über bleiben und zwar jährlich.

Leider geben Bund, Land und Bahn keine Auskunft über die getätigten Investitionen auf der Strecke in den letzten Jahren.

Auch durch den Bus werden die laufenden Kosten der Bahn nicht auf null sinken. Sollte die Strecke einmal gänzlich eingestellt werden, so muss noch in den Abbau der Infrastruktur investiert werden.

Derzeit wird jedoch vorerst nur der Personenverkehr eingestellt, d.h. die Bahntrasse selbst, muss auch weiterhin erhalten und betriebsbereit gehalten werden (Stellwerke, Signalanlagen, alle Streckenausüstungsteile, ...). Die Kosten hierfür kommen in der derzeitigen Diskussion nicht vor und werden auch nicht veröffentlicht.

Investitionskosten Bus

Die Investitionskosten für den Bus (Anschaffung neuer Busse, Planungskosten, Busbahnhof, ...) werden leider nicht veröffentlicht. Unter der Hand werden 30 Millionen Euro kolportiert. Diese hätten auch in die Bahn investiert werden können. Dabei ist jedoch nicht bekannt für welchen Zeitraum diese Investitionen sind. Es ist jedoch allgemein bekannt, dass die Investitionen in die Bahn zumeist eine längere Abschreibungsdauer haben als in Busse.

Leider, sind die Kosten nicht öffentlich einsehbar und die Gestaltung der Verträge intransparent, weshalb die Bevölkerung und Gemeinden stets nur mutmaßen können. Daher werde ich auch einmal kurz mutmaßen. Nur um ein kleines Rechenbeispiel zu geben, um zu zeigen um welche Dimensionen es hier geht:

2 Millionen Euro jährlich angespart bei 3,00% Zinsen ergeben nach 20 Jahren 55 Millionen Euro, nach 30 Jahren bereits 98 Millionen Euro. 30 Millionen aus den Investitionen für den Bus ergeben zusammen 85 bzw. 128 Millionen Euro.

Legt man die Marchegger Ostbahn dafür zu Grunde (54 km – 539 Mio. Euro), so kostet ein km zweigleisige elektrifizierte Hochgeschwindigkeitsstrecke 10 Millionen Euro. Für 85 bzw. 128 Millionen Euro hätte man also so einiges auf der Regionalbahn investieren können.

Laufende Kosten Bus

Zu den erwartenden laufenden Kosten des Busbetriebs gibt es kaum Angaben. Da jedoch von einem höheren Personalaufwand und zumindest gleichbleibenden Energiekosten (auch bei Elektrobussen) auszugehen ist, sind diese Kosten sehr wahrscheinlich gleich bleibend bzw. kaum geringer. So steigt bspw. der Zuschuss des Landes Niederösterreich zum öffentlichen Verkehr in der Region von 800.000 € auf 3.6 Millionen € (Seidl-Deubner, 2019). Damit ist der Zuschuss beinahe so hoch wie die jährlichen Betriebskosten der Bahn inklusive Streckengebühren. Dies bedeutet, dass der Bus-Betrieb sehr wahrscheinlich mehr kosten wird als der Bahnbetrieb. Endgültige Aussagen darüber werden sich jedoch erst nach dem Ende der laufenden Ausschreibungen treffen lassen (Vergabeverfahren VOR „Linienverkehr Weinviertel Ost“).

Nicht in die Berechnung bisher sind die höheren Kosten für den Straßenbau und Erhalt einberechnet worden, im Gegensatz zur Bahn, wo die Streckenkosten sehr wohl in die Gesamtkostenrechnung miteinfließen. Ein Bus belastet eine Straße ungefähr 8000 mal stärker als ein einzelner PKW (Wikipedia, 2019), daher sind die Straßen entweder teurer in der Errichtung oder die Lebensdauer kürzer. Die Kosten hierfür werden in Zukunft also nicht extra ausgewiesen.

Umweltverschmutzung

Vielfach wurde der hohe CO₂ Ausstoß der Züge ins Feld als Argument gegen die Bahn angeführt. Dabei wurde einerseits eine sofortige Reduktion des Ausstoß mit Einstellung der Bahn um 170 Tonnen CO₂ jährlich angeführt und eine weitere Reduktion mit Einführung der E-Busse um 660 Tonnen CO₂ (VOR, 2019). Die Fahrleistung der Busse wird mit jährlich 1.5 Millionen Kilometer angegeben. Legt man hierzu einen sehr moderat geschätzten Verbrauch von 35 l/100km zu Grunde, so ergibt sich daraus ein Verbrauch von zumindest 525.000 l Diesel. Im Vergleich dazu benötigt die Bahn zwischen 225.000 und 540.000 l Diesel pro Jahr.

Der CO₂-Ausstoß der Bahn liegt daher laut (Dekra, 2019) zwischen 600 und 1430 Tonnen CO₂, jener der Busse zumindest bei 1390 Tonnen CO₂. Selbst im besten angenommenen Fall für den Bus (35 l/100km) und im schlechtest angenommenen Fall für die Bahn (120 l/100km) ergibt sich keine Ersparnis von 170 Tonnen CO₂ jährlich.

Der VOR schätzt bei der Bahn einen CO₂ Ausstoss von 830 Tonnen CO₂ also ca. 313.000 l Diesel pro Jahr (70 l/100km). Nimmt man die 660 Tonnen CO₂ Ausstoss pro Jahr und 1.500.000 km als Grundlage, so wäre der Verbrauch der Busse bei 16 l/100km, was dann doch etwas optimistisch erscheint.

Die beworbenen CO₂ Einsparungen sind daher nicht nachvollziehbar.

Weitere Faktoren wie Luftverschmutzung durch Feinstaub oder Stickoxide betreffen sowohl die Bahn als auch den Dieselbus. Die Bahn fährt jedoch nicht durch die Ortschaften hindurch, ein weiterer Faktor, welcher nicht berücksichtigt wurde.

Eine Nachrüstung der Bahn mit Partikelfilter hätte zudem schon vor Jahren erfolgen können und ist daher kein spezifischer Vorteil des Busses.

Ebenso werden derzeit von der ÖBB bereits Versuche in Richtung Hybrid-Züge, Elektrozüge und Wasserstoffzüge unternommen. Eine kurze unabhängige Strecke scheint sich als Versuchsgebiet dafür zu eignen. Zumindest jedoch ist der elektrische Antrieb nicht auf Busse beschränkt.

Lärmbelastung

Im Umwelt- und Erläuterungsbericht zum Flächenwidmungsplan für den Busbahnhof wird unter anderem auf die Lärmbelastung eingegangen (Fleischmann, 2019 S. 33). Dabei wird ausschließlich der Busbahnhof betrachtet, von dem aus kein Lärm zu erwarten sei, da sich dieser 90m entfernt vom Wohnbaugebiet befindet. Auf die Lärmemissionen der durch die Ortschaften fahrenden Busse wird nicht eingegangen.

Gleichzeitig wird als positiv hervorgehoben, dass die Pfeifsignale der noch weiter entfernten Bahnkreuzung entfallen werde. Auch hierbei wird der Schienenbonus nicht berücksichtigt, welcher in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (BKA, 2019) festgesetzt ist und bedeutet, dass der Zugverkehr um 5 dB höhere Schallemissionen ausstoßen darf im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln.

Ein weiteres Indiz für die steigende Lärmbelastung durch Busse sind die Beschwerden aus der Bevölkerung. Hierzu fehlt ein laufendes Monitoring, jedoch ist nicht davon auszugehen, dass es viele Beschwerden über Bahnlärm gab, jedoch bereits jetzt sehr viele über durch die Busse verursachten Lärm.

Tatsächliche Messungen wurden bisher, soweit bekannt, nicht vorgenommen.

Fahrtdauer

Die Fahrtzeiten haben sich verlängert. So ist eine Fahrt von Raggendorf nach Wien-Mitte derzeit in 58 Minuten bewältigbar. Mit dem Bus wird diese Fahrtzeit auf zumindest 1h 7m verlängert. Dabei wird eine Umsteigezeit in Wolkersdorf vom Bus auf die Bahn von 2 Minuten (!) angenommen (siehe auch (Schedl, 2019)). Dass Busse im Allgemeinen eher später am Ziel ankommen als früher ist zudem nicht schwer nachvollziehbar (Landmaschinen, allgemeine Verkehrslage, mehr Halte, ...). Dass hier kein Puffer vorhanden ist lässt ein unangenehmes Gefühl zurück und die Anschluss-Bahn wird somit öfters nicht erreicht werden, die Fahrtdauer nochmals um 30 Minuten länger. Sogar die ÖBB selbst warnt in der Fahrplanauskunft, dass der Anschluss nicht gewährleistet werden kann.





	Station	Datum	Zeit	Prognose	Steig	Verkehrsmittel
	Raggendorf Markt Bahnstf (Busbahnhof)	30.09.2019	ab 11:11			 Bus 530
	Wolkersdorf im Weinviertel Bahnhof (P+R)		an 11:40			
	Betreiber: Dr.Richard Niederösterreich Verkehrsbetrieb GmbH + Co KG, +43 1 33100340 Richtung: Wolkersdorf im Weinviertel Bahnhof (P+R) Bemerkungen: Rollstuhlstellplatz; Niederflurfahrzeug					
	Wolkersdorf im Weinviertel Bahnhof (P+R)		ab 11:40			 Fußweg
	Wolkersdorf im Weinviertel Bahnhof		an 11:42			
	Bemerkungen: Gehzeit ca. 2 Min., Wegstrecke unter 100m, Anschluss bei Verspätung nicht gewährleistet Karte					
	Wolkersdorf im Weinviertel Bahnhof		ab 11:42		3	 S 7 (Zug-Nr. 27485)
	Wien Mitte-Landstraße Bahnhof		an 12:18		1	
Richtung: Wolfsthal Bahnhof Bemerkungen: Fahrradmitnahme begrenzt möglich; nur 2. Klasse; Rollstuhlstellplatz; Rollstuhlstellplatz - Voranmeldung unter +43 5 1717; Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe; Niederflurfahrzeug; rollstuhltaugliches WC  Zustieg im Nahverkehr (REX, R, S-Bahn) nur mit gültiger Fahrkarte						
Dauer: 1:07; fährt nicht täglich; fährt 30. Sep bis 13. Dez 2019 Mo - Fr; nicht 1. Nov 2019 Hinweis: Start/Ziel durch äquivalente Haltestelle ersetzt → Ticket und Preise						
 Zwischenhalte einblenden  Karte einblenden  Druckansicht  E-Mail  Kalenderexport  Auf Facebook teilen  Auf Twitter teilen  Benachrichtigen  Seitenanfang						

Abbildung 1: Beispielfahrt von Raggendorf nach Wien Mitte mit dem Bus (Abfrage 10/2019)

Die R18 ist derzeit eine der pünktlichsten Linien im VOR Netz. Im Gegensatz zu Bussen ist hierfür sogar eine allgemein ersichtliche Prognose ersichtlich.

Station	Datum	Zeit	Prognose	Steig	Verkehrsmittel
Raggendorf Markt Bahnhof/Busbahnhof	30.09.2019	ab 10:50	pünktlich	1	R R 7218
Obersdorf NÖ Bahnst (Bahnsteig 3)		an 11:08	pünktlich	3	
Richtung: Obersdorf NÖ Bahnst (Bahnsteig 3) Bemerkungen: Fahrradmitnahme begrenzt möglich; Halt nur bei Bedarf; nur 2. Klasse; Reservierungspflicht für Reisegruppen; 59 Zustieg im Nahverkehr (REX, R, S-Bahn) nur mit gültiger Fahrkarte					
Obersdorf NÖ Bahnst (Bahnsteig 3)		ab 11:08			Fußweg
Obersdorf NÖ Bahnst (Bahnsteige 1-2)		an 11:10			
Bemerkungen: Gehzeit ca. 2 Min., Wegstrecke ca. 100m Karte					
Obersdorf NÖ Bahnst (Bahnsteige 1-2)		ab 11:15	11:16	1	S 7 (Zug-Nr. 27465)
Wien Mitte-Landstraße Bahnhof		an 11:48	pünktlich	2	
Richtung: Flughafen Wien Bahnhof Bemerkungen: Fahrradmitnahme begrenzt möglich; nur 2. Klasse; Rollstuhlstellplatz; Rollstuhlstellplatz - Voranmeldung unter +43 5 1717; Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe; Niederflurfahrzeug; rollstuhlgängiges WC 59 Zustieg im Nahverkehr (REX, R, S-Bahn) nur mit gültiger Fahrkarte					
Dauer: 0:58; fährt nicht täglich; fährt 30. Sep bis 13. Dez 2019 Mo - Fr; nicht 1. Nov 2019					
 Bei dieser Verbindung sind Verspätungen zu erwarten. Nach aktueller Lage sollte die Verbindung jedoch möglich sein. Bitte beachten Sie die Ansagen in den Stationen.					
→ Ticket und Preise					
 Zwischenhalte einblenden  Karte einblenden  Druckansicht  E-Mail  Kalenderexport  Auf Facebook teilen  Auf Twitter teilen  Benachrichtigen  Seitenanfang					

Abbildung 2: Beispielfahrt von Raggendorf nach Wien Mitte mit der Regionalbahn (Abfrage 10/2019)

Zu erwartende Kundenzahl

Seit September fahren bereits die Busse und somit die Regionalbahn parallel. Bisher sind die Kunden auf der Buslinie ausgeblieben (ca. 10 Fahrgäste pro Tag). Die PendlerInnen benutzen weiterhin die Bahn. Die Gründe sind die kürzere Fahrtdauer, die Pünktlichkeit, die Zuverlässigkeit und der Komfort einer Bahn. Die Entfernung der Station spielt bei den meisten PendlerInnen nur eine marginale Rolle. Die Erreichbarkeit der Stationen könnte zudem durch geringe Investitionen in bspw. Fahrradabstellplätze verbessert werden.

All diese Eigenschaften können weder die derzeitigen Dieselsebusse noch die künftigen Elektrobusse bieten.

Daher ist nicht zu erwarten, dass alle derzeitigen PendlerInnen auf den Bus umsteigen werden, sondern sehr viele auf den PKW um die P&R-Anlagen in Deutsch-Wagram und Gänserndorf nutzen werden. Einige PendlerInnen werden jedoch im Auto bleiben und den gesamten Arbeitsweg im PKW zurücklegen, da sie ja bereits im Auto sitzen.

Ebenso ist nicht zu erwarten, dass TouristInnen und AuflüglerInnen den Bus benutzen werden, da dieser im Allgemeinen als weniger komfortabel empfunden wird. Die fehlenden Möglichkeiten zur einfachen Fahrradmitnahme wäre hier auch noch zu nennen.

Somit sind viele der Annahmen bezüglich Umwelt und Lärm nicht haltbar, da die zusätzlichen PKW nicht einberechnet wurden und auch keine Messungen vorgenommen wurden.

Verbesserter Fahrplan

Ein weiterer oft genannter Grund für die Busse sind die ausgedehnten Fahrtzeiten und die bessere Erreichbarkeit der Orte Wolkersdorf und Gänserndorf.

Die ausgedehnten Fahrtzeiten hätten auch durch einen Ausbau der Anrufsammeltaxis bzw. einen Schienenersatzverkehr am Abend (Nachtlinie) erreicht werden können.

Die Erreichbarkeit nach Wolkersdorf war mit der bisherigen Bahnlinie bereits gegeben, jene von Gänserndorf hätte verbessert werden können, wenn der Fahrplan dahingehend verbessert worden wäre, damit nicht so lange Wartezeiten in Groß-Schweinbarth entstehen. Auch zur Lösung dieser Probleme hätte es somit keines Busses bedurft bzw. keiner Einstellung der Bahn.

Von Raggendorf aus fahren an den Wochenenden bzw. zu den Randzeiten auch zwei Busse nach Gänserndorf. Ein Bus fährt zur Minute 46, der andere zur Minute 47. Eine bessere Verteilung wäre hier wünschenswert, zeigt jedoch gut, wie unprofessionell der öffentliche Verkehr in der Region und insbesondere die neuen Buslinien gestaltet werden (siehe auch (Schedl, 2019)).





	Raggendorf Markt Bahnst (Busbahnhof) Gänserndorf Bahnhof (Lagerhausstraße)	28.09.2019	10:46 ab 11:07 an	0:21	0		→ Ticket und Preise
	Raggendorf Markt Bahnst (Busbahnhof) Gänserndorf Bahnhof (Lagerhausstraße)	28.09.2019	10:47 ab 11:09 an	0:22	0		→ Ticket und Preise
	Raggendorf Markt Bahnst (Busbahnhof) Gänserndorf Bahnhof (Lagerhausstraße)	28.09.2019	11:46 ab 12:07 an	0:21	0		→ Ticket und Preise
	Raggendorf Markt Bahnst (Busbahnhof) Gänserndorf Bahnhof (Lagerhausstraße)	28.09.2019	11:47 ab 12:09 an	0:22	0		→ Ticket und Preise

Abbildung 3: Abfahrt Busse in Raggendorf

Gründe für geringe Fahrgastzahlen

Die Gründe für die geringen Fahrgastzahlen sind vielfältig und es fehlt an einer guten Analyse dazu. So wurden niemals Befragungen durchgeführt und auch keine anderen Erhebungen.

Einige Gründe möchte ich daher im folgenden nennen:

Lange Fahrtzeiten

Durch die Nichtinvestitionen und dadurch entstandenen Langsamfahrstellen hat sich die Fahrtzeit erheblich verlängert. Auch das transportierte Image konnte dadurch nicht aufgebessert werden, denn die gefühlte Fahrtzeit verlängerte sich dadurch erheblich. Dennoch kann auch der beste Bus die Fahrtzeit von 18 Minuten von Raggendorf zur S-Bahnstation Obersdorf nicht unterbieten. Selbst ein PKW hätte hier Schwierigkeiten.

Die Fahrtdauer nach Gänserndorf mit der Bahn beträgt von Raggendorf aus 32 Minuten und wird als zu lang empfunden, könnte jedoch stark verkürzt werden. Die Fahrzeit von 21 Minuten mit dem Bus ist nicht erheblich kürzer als derzeit.

Nicht abgestimmte Fahrpläne

Die Fahrpläne wurden oft aufeinander nicht abgestimmt, was teilweise zu langen Wartezeiten beim Umsteigen geführt hat (lange Zeit ca. 13 Minuten Wartezeit in Obersdorf, derzeit 8 Minuten).

Ebenso wurden die Fahrpläne nicht auf die Schulzeiten abgestimmt. So ist es unverständlich, wieso die Bahn genau zu Schulbeginn in Matzen ankommt (vor einiger Zeit Ankunft um 07:32 – also 2 Minuten nach Schulbeginn).

	Station	Datum	Zeit	Prognose	Steig	Verkehrsmittel
	Gänserndorf Bahnhof Matzen im Weinviertel Bahnhof	07.10.2019	ab 07:18 an 07:30		21 1	R R 7212
Richtung: Obersdorf NÖ Bahnst (Bahnsteig 3) Bemerkungen: Fahrradmitnahme begrenzt möglich; Halt nur bei Bedarf; nur 2. Klasse; Reservierungspflicht für Reisegruppen; SB Zustieg im Nahverkehr (REX, R, S-Bahn) nur mit gültiger Fahrkarte						
Dauer: 0:12; fährt nicht täglich; fährt 30. Sep bis 14. Dez 2019						
→ Ticket und Preise						

 Zwischenhalte einblenden  Karte einblenden  Druckansicht  E-Mail  Kalendertextexport  Auf Facebook teilen  Auf Twitter teilen  Benachrichtigen  Seitenanfang

Abbildung 4: Ankunft Bahn in Matzen nicht mit Schulbeginn abgestimmt (Abfrage 10/2019)

Preisgestaltung

Die VOR-Karte ohne Kernzone kostet von Raggendorf nach Wien 835€. Für die gesamte Strecke inkl. der Verbindung nach Gänserndorf kostet die VOR-Karte bereits 1183€. Die Alternative zur Bahn ist jedoch die P&R Anlage in Deutsch-Wagram - und nicht die Anschlüsse in Obersdorf, Wolkersdorf oder Gänserndorf. Die VOR-Karte von Deutsch- Wagram nach Wien kostet 500€. Somit kostet die Benutzung der Bahnlinie im Grunde 335€ bzw. 683€ für die gesamte Strecke pro Jahr.

Zum Vergleich die ÖBB Österreichcard Familie für ein Ehepaar kostet 2024€ bzw. 1012€ pro Person, womit die Benutzung dieser Bahnlinie sogar teurer ist als die ÖBB Österreichcard.

Fehlende Investitionen

Die nicht getätigten Investitionen rächen sich nun und resultierten in geringen Fahrgastzahlen. Dass jedoch durch Investitionen die Fahrgastzahlen gesteigert werden können, zeigte bereits in der Vergangenheit das Beispiel der Regionalbahn, wo die Fahrgastzahlen von unter 100 auf über 1000 gesteigert werden konnten (Biorama, 2019).

Erhebung der Fahrgastzahlen

Dass die Fahrgastzahlen nicht laufend beobachtet wurden sondern nur punktuell gemessen wurden, nachdem diese bereits zurückgegangen sind, zeigt ein weiteres Versäumnis der Verantwortlichen. So hätte auf einen Rückgang bereits viel früher reagiert werden können und entsprechende Maßnahmen gesetzt werden können.

Nur die Bahn?

In der derzeitigen Situation scheint vieles festgefahren zu sein. Auf der einen Seite die Gegner der Bahn, die nur den Bus als Alternative sehen und auf der anderen Seite die Bahnbefürworter, welche nur die Bahn akzeptieren.

Tatsächlich jedoch kämpfen die meisten für einen guten ÖPNV unabhängig von der Umsetzung. Dabei hilft es jedoch nicht eine schlechte Bahnverbindung mit einer noch schlechteren Busanbindung zu vergleichen. Dazu werden noch andere Vergleiche angestellt mit E-Bussen, die es noch gar nicht gibt.

Dass sich aber Investitionen in die Bahnlinie auszahlen können und die Fahrgastzahlen erheblich steigern können, zeigten bereits die Investitionen 1988, wo durch eine Modernisierung der Bahnlinie die Fahrgastzahlen von unter hundert auf über 1000 pro Tag mehr als verzehnfacht werden konnten (Biorama, 2019).

Die Menschen der Region möchten eine gute und günstige Anbindung zum Arbeitsplatz (nach Wien) und auch manchmal innerhalb der Region, welche auch touristisches Potential bietet. All dies könnte die Bahn leisten zu - so meinen die Bahnbefürworter - geringen Kosten. Da jedoch die Zahlen nicht transparent gemacht werden, fühlt man sich machtlos und redet aneinander vorbei. Daher sollten alsbald die Berechnungsgrundlagen veröffentlicht werden und eine wahre unabhängige Studie erstellt werden.

Die Entscheidung lautet auch nicht Bahn vs. Bus, sondern es geht um ein integriertes Gesamtkonzept für die Region, welches Bahn und Bus optimal miteinander verbindet. Die Bahn dient dabei als das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und wird wo notwendig durch Busse ergänzt.

Dabei sollten auch alternative Busverbindungen ganz neutral geprüft werden und Erweiterungen. So könnte bspw. häufiger ein Bus nach Deutsch-Wagram fahren und von dort nach Raasdorf zur S80. Wäre dies ein schneller Bus, der nach Bockfließ nur mehr beim Bahnhof Deutsch-Wagram hält und nicht alle paar hundert Meter bei der Einfahrt Deutsch-Wagram, so könnte dieser sehr schnell eine häufig angefahrene S-Bahnstation anfahren und auch die S80 Linie, welche die schnellste Verbindung in den Süden Wiens derzeit darstellt (Raasdorf – Wien Hbf in 26 Minuten).

Jedoch ist klar, dass die meisten Vorteile bei der Bahn liegen, vor allem bzgl. Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Komfort (Schedl, 2019). Diese müssten in einer Analyse entsprechend bewertet werden. Die Nähe zur Station innerhalb des Ortes spielt oft nur eine marginale Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels und sollte daher auch nicht von den Busbefürwortern zu oft erwähnt werden, da die Behauptungen einfach zu widerlegen sind und höchstens halb wahr.

Die Intransparenz führt auch zum Gefühl, dass die Menschen belogen werden bzw. nur die halbe Wahrheit hören, was verständlicherweise zu einer Ablehnung der Busse führt, egal ob diese elektrisch fahren oder mit Diesel betrieben werden. Weiters ist die Höhe der getätigten Investitionen der Vergangenheit nicht bekannt, weshalb es scheint, dass die Investitionen der Vergangenheit in Bahnübergänge und deren Sicherheit umsonst waren, und daher das derzeitige Busprojekt eine Geldverschwendung ist und somit mit Steuergeldern von der Politik nicht achtsam umgegangen wird. Bedenkt man, dass für höhere laufende Kosten weniger Leistung geboten wird, scheint diese Vermutung auch nicht gänzlich falsch zu sein.

Ein weiterer Grund für die Ablehnung der Bevölkerung ist, dass es allgemein bekannt ist, dass eine Verschlechterung des Angebots statt einer Verbesserung zu geringeren Fahrgastzahlen führt anstatt zu Steigerungen und somit der ÖPNV zukünftig nochmals reduziert wird. Dies wiederum führt auch zu einem Wertverlust in der Region und weitere Verschlechterungen in anderen Infrastrukturbereichen werden befürchtet.

Quellen

Amt der nÖ Landesregierung. 27.09.2019. RU7-SN-6/718-2019. St. Pölten : Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 27.09.2019. [PDF](#)

APA. 2019. *Schweinbarther Kreuz wird zur Innovationsregion mit deutlich verbessertem Mobilitätsangebot.* [Online] 03 2019. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20190329_OTS0154/schweinbarther-kreuz-wird-zur-innovationsregion-mit-deutlich-verbessertem-mobilitaetsangebot.

APA (NÖN). 2018. *Bahnstrecke Wien-Bratislava vor Ausbau im NÖ Abschnitt.* [Online] 08 2018. <https://www.noen.at/gaenserndorf/raasdorf-bahnstrecke-wien-bratislava-vor-ausbau-im-noe-abschnitt-bahn-niederoesterreich-oebb-spatenstich-112249850>.

Biorama, Redaktion. 2019. *Bald fährt kein Zug mehr.* [Online] 05. 09 2019. <https://www.biorama.eu/bald-faehrt-kein-zug-mehr/>.

BKA, RIS. 2019. *Gesamte Rechtsvorschrift für Schienenverkehrslärm- Immissionsschutzverordnung.* [Online] 01. 10 2019. <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10012266>.

Dekra. 2019. *Emissionen durch Straßenverkehr.* [Online] 2019. [https:// www.dekra.de/de/umwelt-und-co2/](https://www.dekra.de/de/umwelt-und-co2/).

Fleischmann, Dipl.-Ing. Barbara. 2019. *4. Änderung des örtlichen Raumordnungsprogrammes - Flächenwidmungsplan - KG Raggendorf.* s.l. : Marktgemeinde Matzen-Raggendorf, 2019.

Frey, DI Dr. Harald, et al. 2011. *Machbarkeitsstudie Straßenbahnlinie 13.* [Online] 12 2011. <https://wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008223a.pdf>.

ORF NÖ. 2019. *E-Busse statt Bahnlinie am Schweinbarther Kreuz.* [Online] 19. 03 2019. <https://noe.orf.at/v2/news/stories/2972967/>.

Reichhardt (BMVIT), Mag. Andreas. 2019. *Anfrage zum Schweinbarther Kreuz R18 (BMVIT-10.000/0008-I/P R3/2019).* 2019.

Schedl, Stefan. 2019. *Falschinformation am Schweinbarther Kreuz? Linie 530.* [Online] 10. 08 2019. <http://sehr.org/?p=226>.

—. **2019.** *Die Nachteile eines Busnachfolgeverkehrs am Beispiel des Schweinbarther Kreuzes.* [Online] 08. 08 2019. <http://sehr.org/?p=209>.

—. **2019.** *Buslinie 535, der Fahrplan, keine Umsteigemöglichkeiten, zu lange Fahrzeit, kurz: unbrauchbar.* [Online] 27. 08 2019. <http://sehr.org/?p=286>.

Schulz, Mareike und Meinhold, Chajim. 2003. *Quantifizierung des Schienenbonus.* [Online] 06 2003. https://tramondemand.files.wordpress.com/2014/01/nahverkehr-06_2003_schulz_schienenbonus.pdf.

Seidl-Deubner, Karina. 2019. *In 3 Schritten zur E-Bus-Region.* [Online] 03 2019. https://www.meinbezirk.at/mistelbach/c-politik/in-3-schritten-zur-e-bus-region_a3292773.

Szeke (NÖN), Christoph. 2019. *NÖN. Schweinbarther Kreuz: Endstation für Bahn.* [Online] 03. 04 2019. <https://www.noen.at/mistelbach/region-wolkersdorf-schweinbarther-kreuz-endstation-fuer-bahn-wolkersdorf-im-weinviertel-schweinbarther-kreuz-oebb-142323534>.

VOR. 2019. *Neues Mobilitätsangebot in der Region Schweinbarther Kreuz.* [Online] 05 2019. https://www.vor.at/fileadmin/CONTENT/Downloads/Folder/Fahrplanfolder/Flyer_Schweinbarther_Kreuz_.pdf.

Wikipedia. 2019. *Marchegger Ostbahn.* [Online] 2019. https://de.wikipedia.org/wiki/Marchegger_Ostbahn.

—. **2019.** *Vierte-Potenz-Gesetz.* [Online] 2019. <https://de.wikipedia.org/wiki/Vierte-Potenz-Gesetz>.