

Innovative Verkehrslösungen zur erfolgreichen Regionalentwicklung

18.-19. September 2014

Vortrag „Badner Bahn als Rückgrat der Erschließung des
südlichen Wiener Umlandes“
von VD Mag. Franz Stöger



Badner Bahn verbindet ...

- verbindet seit 1886 Wien mit NÖ
- Seit 1907 durchgehend zweigleisig elektrifiziert
- 2-System-Bahn: in der Stadt auf Straßenbahn-Infrastruktur, im Umland als Eisenbahn



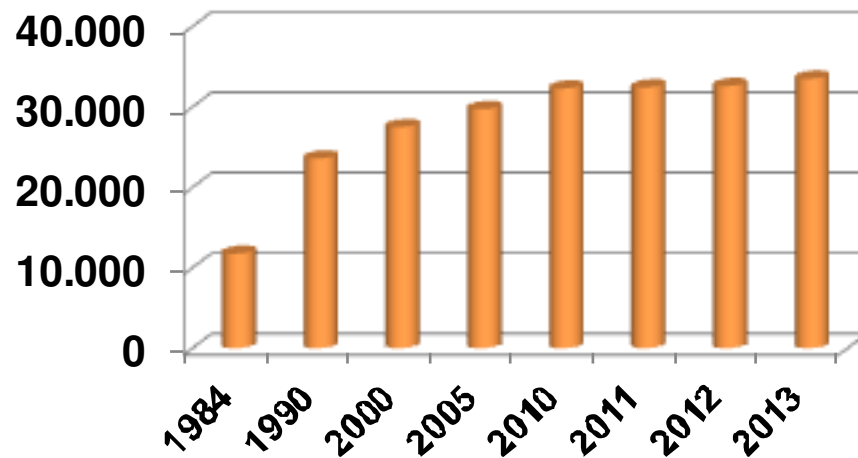
Badner Bahn verbindet ...

- ⊕ 7 ½ Minutentakt Wien Oper – Wr. Neudorf
15 Minutentakt Wien Oper – Baden
- ⊕ 14 Niederflurtriebwagen mit Hublift und 24 Triebfahrzeuge der älteren Baureihe
- ⊕ Streckenlänge 32 km,
62 Min. Fahrtzeit
35 Haltestellen



Badner Bahn = 11 Mio. Fahrgäste / Jahr
= 30.000 Fahrgäste / Tag

Fahrgastzahlen täglich



Fahrgastzahlen pro Jahr

1984	3.9 Mio.
1990	7.8 Mio.
2000	9.1 Mio.
2005	9.8 Mio.
2010	10.7 Mio.
2011	10.8 Mio.
2012	10.8 Mio.
2013	11.0 Mio.

Zusätzliches Verkehrsangebot / Taktverdichtung schafft Nachfrage

Ausblick Badner Bahn



Hohe Wachstumsprognose für den Südraum Wiens (300.000 Menschen mehr in Wien und Umgebung bis 2030)

→ erfordert eine weitere Modernisierung und einen weiteren Ausbau der Badner Bahn.

Ausblick Badner Bahn

- ⊕ **Eine einzige Badner Bahn-Fahrt ersetzt im Frühverkehr über 200 Autofahrten.**
-

- Pendleranstieg durch Zuzug ins Umland
- aber immer mehr pendeln mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Badner Bahn – ein Modell um Mobilität einer möglichst großen Zahl effizient und klimaschonend zur Verfügung zu stellen.

Parken als Teil der Mobilitätskette!

P&R muss entlang der gesamten Strecke stattfinden

- Entlastung des Verkehrs
- Entlastung von zentralen Stellflächen
- Sichere Fahrradabstellplätze

Wiener Lokalbahnen-Gruppe

Kenngrößen

	Personalstand Juni 2014 (gerundet)	Umsatz 2013 in EUR (gerundet)
Bahn - Personenverkehr	260	24 Mio.
Linienbus	60	4 Mio.
WLB Cargo Schienengüterverkehr	80	59 Mio.
WLB Verkehrsdienste Busgelegenheitsverkehr, Behindertenfahrtendienst	170	8 Mio.
Summe	570	95 Mio.

Mit der Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH durch Europa

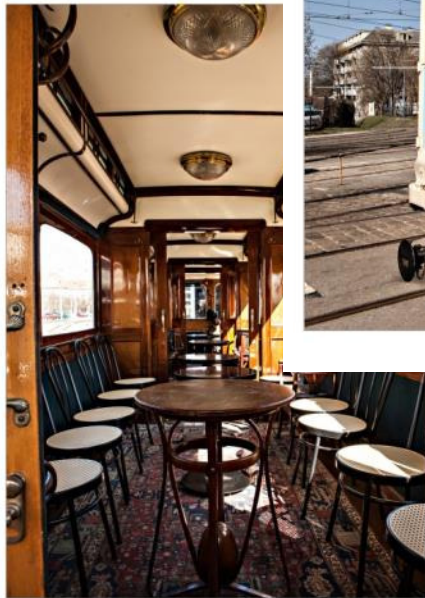
**KOMBINIERTE VERKEHRE
VON DER NORDSEE
BIS ZUM SCHWARZEN MEER**

rd. 4.200 Züge im Jahr 2013



© Kai Hesse – www.bahnbilder.net

Personenverkehr mit Charter- und Sonderzügen



Herausforderungen im Öffentlichen Verkehr

🕒 ÖV soll sein:

- räumlich verfügbar → nahe
- zeitlich verfügbar → attraktiver Takt
- preiswert → VOR-Tarif
- schnell (verhältnismäßig zum Individualverkehr)

🕒 Ziel:

sozial leistbare Mobilität für alle



Erfolgreiche Regionalentwicklung in Abhängigkeit von Rahmenbedingungen für Regionalbahnen

Der öffentliche Verkehr ist in Österreich Teil der Daseinsvorsorge:

→ **Kann nur durch das Bekenntnis der Gebietskörperschaften
aufrecht erhalten werden.**

Leistungsfähige Mobilität bedeutet, dass die Jahreskarte nicht das
4 – 5fache kosten soll, wie z. B. in London.

Regionalbahnen sind ein Beitrag zur regionalen Wettbewerbsfähigkeit:

→ **Regionen sollen daher im Sinne der Subsidiarität
Entscheidungskompetenz behalten**

Erfolgreiche Regionalentwicklung in Abhängigkeit von Rahmenbedingungen für Regionalbahnen

Das 4. Eisenbahnpaket soll mehr Wettbewerb bringen

(wurde Ende Jänner 2013 als Entwurf von der EU-Kommission vorgelegt)

Eckpunkte des 4. Eisenbahnpakets:

Mehr Wettbewerb: - Durch Wegfall der Direktvergabe von Personenverkehrsleistungen
- Durch verschärftes Unbundling = Trennung der Infrastruktur vom Verkehrsbetrieb in zwei Gesellschaften

→ Gleichschaltung mit dem internationalen Eisenbahnverkehr bzw. den Staatsbahnen gefährdet regionale Bahnunternehmen.

- Ausnahmen von der technischen Harmonisierung (sog. Interoperabilität)
- Ausnahmen vom zwingenden Ausschreibungswettbewerb
- Ausnahmen von der Trennung Infrastruktur und Fahrbetrieb (Unbundling)

→ Differenzierung Hauptbahnen-Nebenbahnen, Fernverkehr-Nahverkehr erforderlich

Die entscheidende Frage bei Liberalisierungen ist: „Wird es billiger und besser?“

Stellen wir gemeinsam die Weichen für eine erfolgreiche Regionalentwicklung!

