

BAG inneralpine Bahnlinien ■ Bürger-innen AG

6522 Prutz am Inn TL • Berg im Drautal KN • Frauenberg im Ennstal ST • Obersee / Hallstättersee OÖ

Presseausendung

Aus der Sicht von Bahnkunden...

Wenn Mann/Frau eine Reise tut, gibt's meist was zu erzählen; damit sich das in Grenzen hält, ist zuvor das Studium der **Fahrpläne** sinnvoll, um vor Überraschungen einigermaßen sicher zu sein.

Beginnen wir mit der Anreise aus dem **Salzkammergut**; z. B. von Obersee: Nachdem man die gleichnamige Haltestelle erfolgreich „zurechtrationalisiert“ und in ihrer Attraktivität deutlich reduziert hat, wollte man sie (wie zuletzt **Lessern** und **Mitterweißenbach**) überhaupt auflassen, nun sind **Langwies** und **Lahnstein** an der Reihe; dank zahlreicher Proteste und Aktivitäten hat man im Fall von Obersee dankenswerter Weise wieder davon Abstand genommen und ein einigermaßen vertretbares Zugsangebot (mit einigen Verbesserungen, die man allerdings wieder zum Großteil zurückgenommen hat) geschaffen; mit Umsteigen in **Steeg**, bzw. **Obertraun** ließen sich die Wartezeiten deutlich reduzieren, falls man das auch tatsächlich ermöglichen würde; tatsächlich fährt der eine Zug bereits ab, bevor der andere zum Stillstand kommt. Seit Winter 2018/2019 hält auch der REx-Zug 3435 nicht mehr in **Obersee**. Dies führt dazu, dass man ab 19h15 Obersee nicht mehr in Richtung Attnang verlassen, aber auch nicht vor 8h44 erreichen kann, da der R-Zug 3404 aus unerfindlichen Gründen in Obersee nicht hält. Abhilfe könnten hier nur (bisherige, bzw. zusätzliche) Halte von Zügen (3404, bzw. 3435 in Obersee (ca. 20h33) schaffen, bzw. ein "Halt auf Verlangen" für alle anderen REx-Züge. Durch die Fahrplanreform 2000 im **steirischen** Teil der Salzkammergutstrecke hat sich die Verbindung (ab Obersee) Richtung Selzthal - Graz massiv **verschlechtert**, sodass von Obersee aus eine Fahrt in die Steiermark und weiter nach Westen illusorisch wird. So wird man wohl kaum zusätzliche Bahnkunden lukrieren können! Da aber genau die Züge in die Steiermark diejenigen sind, die in Obersee **nicht** halten, und man sich das **teure** und auch **zeitaufwändige** Umsteigen ersparen will, ist man gezwungen, zur Anreise nach Bad Aussee, **Stainach-Irdning** den eigenen **PKW** zu wählen!

In **Obersee** scheint der Zug fast schon abgefahren; statt zu ertüchtigen, hat man reduziert (Beleuchtung, Signalanlage). Dringend **notwendig** wären eine **Bahnsteigverlängerung** (nach Norden) auf ca. 200m (dzt. ca. 120m), **ausreichende** Beleuchtung, **Zufahrt** mit **Parkmöglichkeit** in unmittelbarer Nähe, **behindertengerechter** barrierefreier Zugang um die Akzeptanz zu erhöhen, sowie auch ein entsprechendes Zugsangebot, v. a. angesichts der kaum vorhandenen Alternativen.

Einen Lichtblick scheint es nach Eröffnung der Koralm-Bahn (2026) zu geben; da soll u. a. Obersee stündlich bedient werden (alle Züge halten) und das Zugsangebot allgemein deutlich besser werden. Das klingt wunderbar; allein es fehlt noch etwas der Glaube.

Im Fall der Stationen zw. Bad Ischl und Steinkogl ist die Situation ähnlich: Durch jahrzehntelange Versäumnisse ist die Fahrgastfrequenz gesunken, da es in diesem Bereich kein lukratives Ausflugsziel gibt, zumindest kein solches beworben wird; auch vorhandene Potenziale werden kaum genutzt. Dem Betreiber ÖBB ist's recht, man spart einfach alle

Zughalte ein und zwingt dadurch potentielle und reale Kunden zu Bus und PKW - eine fatale Entwicklung in Zeiten von Klimawandel und allmählich heraufdämmernden Rohölmangels - und eine Bewährungsmöglichkeit für unsere neue Grüne Verkehrsministerin *Leonore Gewessler*!

Das alles müsste nicht sein: Der Plan, **Bad Goisern** zur Haltestelle "rückzubauen", ist angesichts der absehbaren Veränderungen gründlich zu überdenken! In **Mitterweißenbach** muss zu Kreuzungszwecken ohnehin gehalten werden; das könnte man zumindest für **Bedarfshalte** nutzen; zum Umsteigen und als Park&Ride für Bad Ischl würde sich **Langwies** anbieten; zudem gibt's dort eine veritable Siedlung, einen Produktionsbetrieb und ein Museum, das per Bahn erreicht werden könnte.

Für **Lahnstein** gibt's die Idee, diese Haltestelle nach Norden zur Saline zu verschieben, mit **Steinkogl** zusammen zu legen und daraus einen Bahnhof mit Kreuzungsmöglichkeit zu machen, da dort bereits ein zweites Gleis vorhanden ist.

Sollte die Salzkammergut-Bahn tatsächlich aufgewertet werden, ist Rückbau (s. o.) obsolet und wäre streckenweise 2-gleisiger Ausbau überall dort zu überlegen, wo dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist.

Für die Attraktivität der **Salzkammergutstrecke** als Fernverbindung wären einige schnelle Züge zw. **Attnang-Puchheim** und **Selzthal** mit Zusteigemöglichkeit in Gmunden, Ebensee (Hbf!), Bad Ischl, Bad Goisern, (ev. Obertraun), Bad Aussee, Bad Mitterndorf sinnvoll, mit entsprechenden **Umsteigemöglichkeiten** von Regionalzügen. Ein spezielles, auch sicherheitsrelevantes Thema ist die derzeitige Situation in Hallstatt.

Nahezu vorbildlich sind in Attnang und Stainach die in ausreichendem Umfang vorhandenen **Gratis-Parkmöglichkeiten** in zumutbarer Nähe; einzig die Beschilderung zur Park-and-Ride-Anlage ist noch verbesserungsfähig (besonders wichtig, wenn's mal knapp wird!).

Aber auch auf der Westbahn ist nicht alles kundenfreundlich: In **Attnang-Puchheim** halten bei Weitem nicht alle Züge. Angesichts der recht **attraktiven** und hervorragenden **Umstiegsmöglichkeiten** von der Straße auf die Bahn erscheint das etwas unverständlich, bringt doch ein Halt keine wesentliche Zeitverzögerung, gerade bei RJEx-Zügen könnte man diesen auf 1 Minute verkürzen, die leicht wieder hereingebracht werden könnte. Besonders für Fernreisende und Reisende aus dem Westen Österreichs, die am Abend noch in die Peripherie (zurück) fahren möchten, ist das äußerst lästig, vor allem angesichts der Tatsache, dass in Wien-Hütteldorf, bzw. Meidling (nahezu) alle Züge halten, auch solche, die z. B. in **Attnang** durchfahren. Wenn schon Zughalte angeblich so teuer sind, könnte man da schonend einsparen, denn eine Anreise von Hütteldorf zum Westbahnhof, bzw. Meidling zum Hauptbahnhof (ganze 6, bzw. 3 km bei üppiger öffentl. Verkehrsinfrastruktur!) ist durchaus zumutbar und kostet nur unwesentlich Zeit. Gegen schnelle Züge ist prinzipiell nichts einzuwenden; wenn, dann sollte es zumindest zumutbare **Umsteigemöglichkeiten** geben - bei manchen Zügen ist das nicht der Fall und wenn, dann sind diese nicht sicher! Zudem besitzt Attnang **kein** Durchfahrtsgleis, d. h. die Züge rasen knapp neben den am Bahnsteig wartenden Fahrgästen vorbei, was wohl auch ein **Sicherheitsrisiko** für diese darstellt (zu (tödlichen) Unfällen **ist** es bereits gekommen!).

Im Zug sind Sitzplätze nicht selten rar, eine Verlängerung oder ein 2. Teil könnte da Abhilfe schaffen; eine gewisse Entlastung hat hier die private WestBahn gebracht. Eindeutig **positiv** zu bewerten sind **Freundlichkeit** des Personals und **Pünktlichkeit** der Züge, auch wenn gelegentlich Anschlüsse abgewartet werden müssen; dafür hat man wohl Verständnis, wer betroffen ist, ist froh darüber.

Im gegenständlichen Fall sollten mehr Züge im Knotenpunkt Attnang **halten**; die wenigen Züge, die durchfahren, sollten dann ausschließlich ICE-Züge o. dgl. (wie wär's mit einem österr. Pendant?- RJEx ist hier keine Alternative!) sein.

Hat es früher eine Menge von Begünstigungen gegeben, steht heute nur mehr die „Vorteilscard“ zur Verfügung; noch vor dem Ticketkauf ist eine **Gebühr** fällig, die die Sache massiv **verteuert**, und nur für wirkliche Vielfahrer und Pensionisten einen Vorteil bringt.

Mit dem Bahnpersonal wurde auch der **Service** reduziert; hat es früher fast überall **Fahrkartenschalter**, in den meisten Bahnhöfen eine **Gepäcksaufbewahrung** gegeben, steht man heute alleine da. Situationen für Hilfestellung gäbe es mehr, als genug: Gerade, die Bevölkerungsgruppe, die aus mehreren Gründen eher mit Öffis fahren sollte, ist oft nicht in der

Lage, die Ticketautomaten zu bedienen bzw. braucht entsprechend mehr Zeit dafür, die die Nachkommenden in Bedrängnis bringt. Wenn man v. a. in der "Übergangszeit" aus alpinen, bzw. ländlichen Regionen in die Ballungszentren anreist, ist die Adjustierung oft unpassend und wäre eine Möglichkeit, wo man Gepäck und/oder Kleidung, Schuhe lassen kann, ein Segen; nicht selten ein Grund den PKW zu wählen. Wo sind all die Beschäftigten in diesen Bereichen hin gekommen? Der Verdacht, dass wir die alle unfreiwillig mit unproduktiver Arbeitslosen-Unterstützung finanzieren müssen, liegt sehr nahe!

Besonders für **weite** Strecken und Reisen in und innerhalb von **Ballungszentren** lohnt es sich, **öffentliche** Verkehrsmittel in Anspruch zu nehmen. Es liegt einerseits an den potentiellen Fahrgästen, diese zu benutzen, andererseits auch an den Betreibern, diese **attraktiv** zu gestalten und zu bewerben.

Die Verantwortlichen mögen sich an ihre (moralischen) Pflichten erinnern; falls nötig, auch mit dem erforderlichen (öffentlichen) Nachdruck! Sie fahren für die Fahrgäste, nicht nur für sich selber!

Im Fall der österr. „Öffis“, besonders der Bahn gibt's noch sehr viel zu tun, v. a. auch deshalb, weil sie **das** Verkehrsmittel der Vergangenheit war und wohl auch der Zukunft sein wird!

Mit besten Grüßen

Dr. R. B., e.h.

BAG inneralpine Bahnlinien