

# Rahmenbedingungen für einen attraktiven, nachhaltigen, wirtschaftlichen Öffentlichen Verkehr

Franz Skala, Institut für ökologische Stadtentwicklung

## Integriertes System von Bahn und Bus

Der Schienenverkehr (Bahn) kann in drei Ebenen gegliedert werden:

**1: Fernbahn (national/international)**

**2: Regionalbahn (Nahverkehr)**

**3: Lokalbahn / Stadtbahn (Nahverkehr)**

Alle drei sollen im **Schienennetz** miteinander optimal verknüpft sein und so das Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs bilden. Der Nahverkehr wird viel häufiger (für tägliche Wege) genutzt und dient als Zubringer zum Fernverkehr, die Busse dienen als Zubringer für den gesamten Schienenverkehr.

Ein Netz besteht aus Maschen, ein Schienennetz besteht aus Strecken (Linien) und Knoten (Haltestellen, Bahnhöfe)

Durch die Einstellung der Donauuferbahn ist eine Masche des Netzes zerrissen.

Regionalbahnen sind keine „Nebenbahnen“ sondern ein wichtiger Teil des Netzes. Wenn eine Strecke unterbrochen ist, wird das ganze Netz beeinträchtigt.

Die Donauuferbahn ist als Lokalbahn die Verbindung zwischen den Gemeinden und als Regionalbahn vor allem für die Wachau die öffentliche Verkehrsverbindung nach Linz und Wien

Eine durchgehende Strecke der Donauuferbahn kann folgende Funktionen erfüllen:

**Güterverkehr** in Richtung Linz und Wien:

hohes Potential, dringender Bedarf – erster Ausbauschnitt

**Personenverkehr**

Für den Schulweg

Für den Arbeitsweg

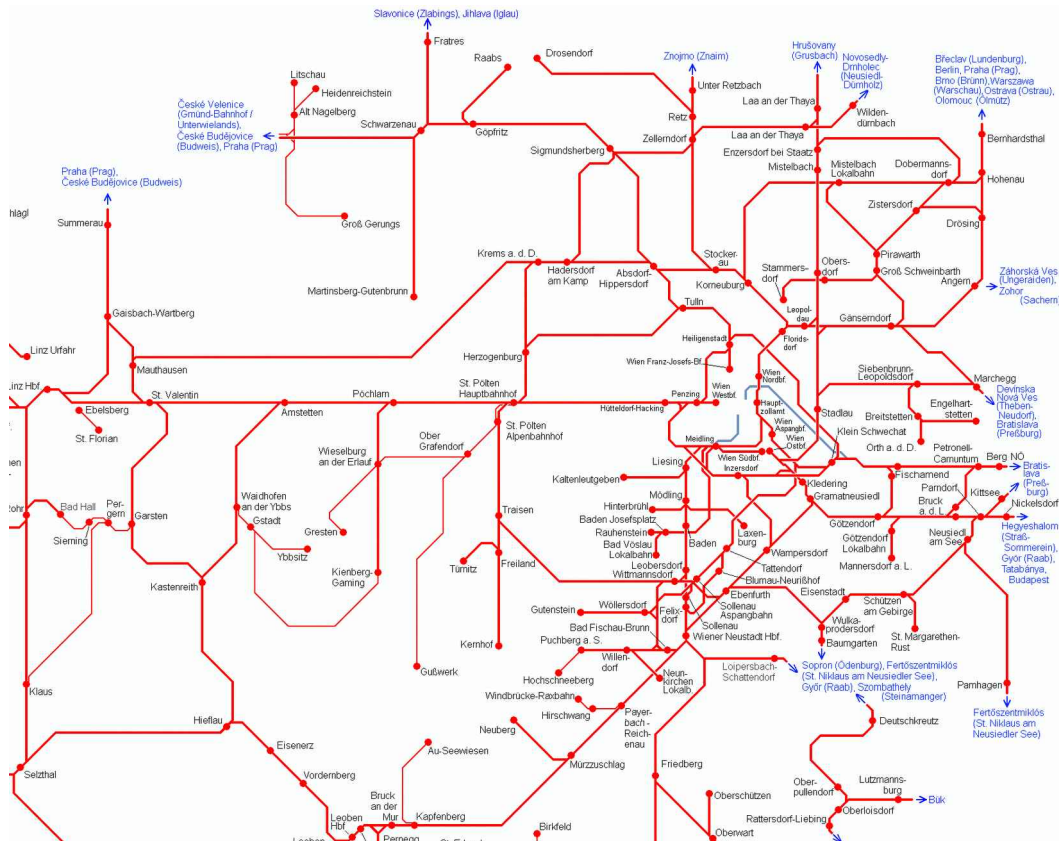
Touristenverkehr

Direktverbindung aus Linz in die Wachau

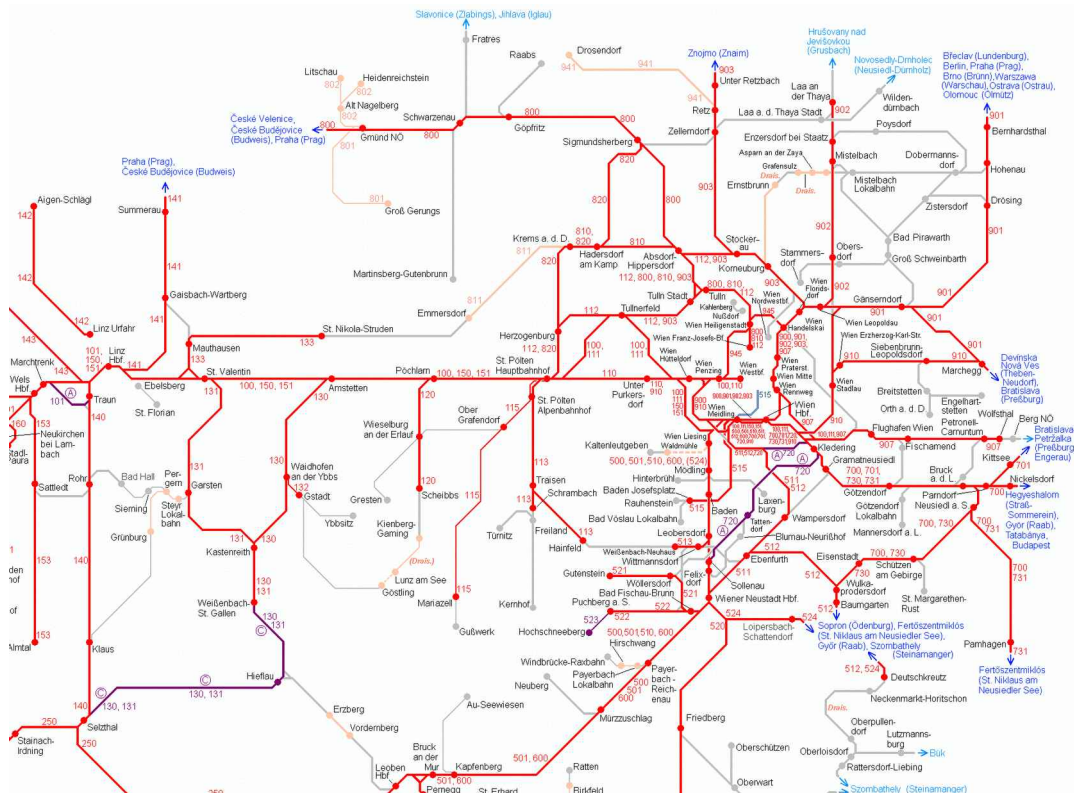
Service für Radfahrer auf dem Donauradweg

Alle Funktionen tragen zur Wirtschaftlichkeit des Betriebes bei

## Bahnnetz 1930



## Bahnnetz 2020



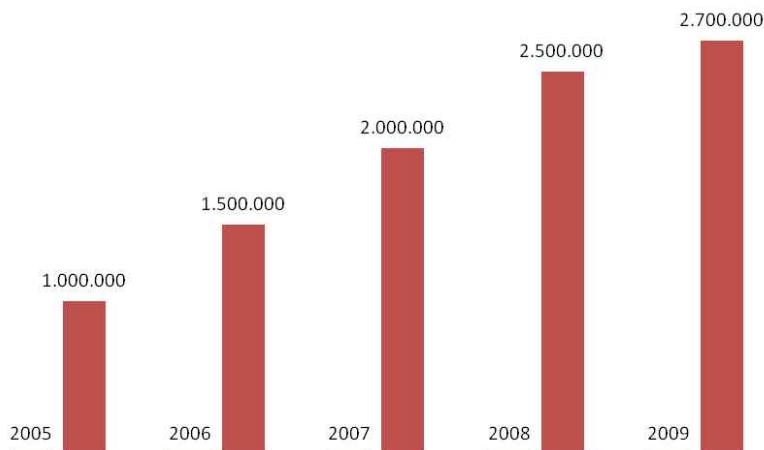
Quelle: Bahnnetz Österreich - Historische Entwicklung, <https://bahnnetz-at.jimdofree.com/>

## Erfolgsbeispiele im Schienennahverkehr:

### Vinschgaubahn

Nach der Einstellung durch die italienischen Staatsbahnen im Jahr 1989 ging die Bahn 1999 an das Land über. Im Jahr 2005 wurde die Vinschgau Bahn neu eröffnet. Die Fahrgastzahlen sind sehr schnell gestiegen.

#### Fahrgastzahlen Vinschgau

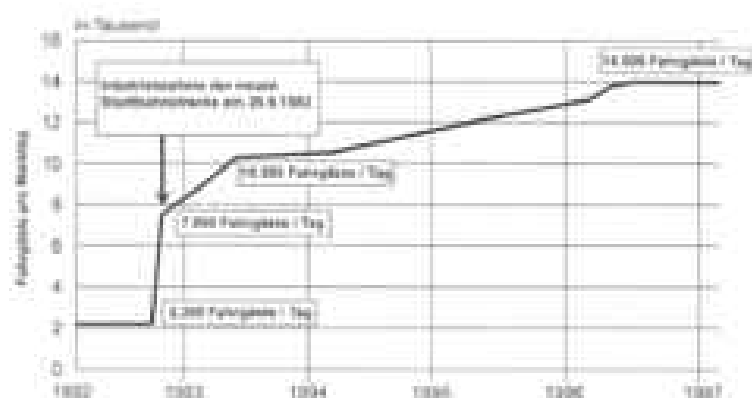


Quelle: Die neue Vinschgerbahn und die Entwicklung des Bahnverkehrs in Südtirol, Helmuth Moroder, Wien –TU, 2016

### Regionalstadtbahnen nach dem Karlsruher Modell

Regionalbahnen sind mit dem Straßenbahnnetz verknüpft und ermöglichen umsteigefreie Fahrten aus der Region in viele Teile der Stadt Karlsruhe

Durch die Umstellung der Strecke von Karlsruhe nach Bretten auf eine Regionalstadtbahnlinie und durch bessere Erschließung von Wohngebieten, Schulen und Betrieben durch neue Haltestellen in Bretten wurde ein hoher Fahrgastzuwachs erreicht.



Entwicklung der Fahrgastzahlen Karlsruhe-Bretten von 1992-1997 (Quelle: VDV)

<https://www.karlsruher-modell.de/de/index.html>

## Schienenverkehrsorientierte Siedlungsentwicklung

Während die Förderung des Öffentlichen Verkehrs immer wieder als politisches Ziel genannt wird, erfolgt die Siedlungsentwicklung weiterhin meist autogerecht. Geringe Baudichten ermöglichen aber keinen wirtschaftlichen Betrieb eines attraktiven Öffentlichen Verkehrs. Dafür müsste sich die Siedlungsentwicklung am Öffentlichen Verkehr orientieren.

Die besten Bedingungen für einen attraktiven, wirtschaftlich tragfähigen öffentlichen Nahverkehr entstehen durch die Wahl geeigneter Standorte für die zukünftige Siedlungsentwicklung.

Um die bequeme Erreichbarkeit der lokalen/regionalen Bahn zu Fuß zu gewährleisten, sollten

- Neubauten im Umkreis von Haltestellen konzentriert werden, insbesondere von **Regionalstadtbahnen**, die mitten durch Siedlungen geführt werden können – **stationsnahe Entwicklung**;
- neue Haltestellen bei neuen Siedlungsschwerpunkten eingerichtet werden.

Entlang einer Schienennahverkehrsstrecke gelegene Ortsteile/Quartiere sollen einen einheitlichen Planungsraum für eine aufeinander abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung bilden, der aus mehreren Gemeinden bestehen kann.

**Haltestelle als Mobilitätszentrum:** das Geh- und Radwegnetz soll auf die Haltestellen hin ausgerichtet sein.