



Verein Lebenswertes Traisental

**Maßnahmenkatalog
Traisentalbahn 2009**



Ausgangslage

- Traisentalbahn im Dornröschenschlaf
- keine wesentlichen Entwicklungen seit über 100 Jahren
- keine Verringerung der Fahrzeiten
trotz Automatisierung und Rationalisierung zwischen St. Pölten und Traisen
- Rückbau der Wartemöglichkeiten
Resignation vor dem Vandalismus
- Moderne Verkehrskonzepte setzen weltweit auf Schiene
- Enormes Fahrgastpotential ungenützt
18.000 Fahrten auf der Straße
- Falscher Lösungsansatz S34 bzw. B334
- Leistbares und leistungsfähiges Verkehrsmittel wird von Bevölkerung gewünscht

Attraktivierung

der Traisentalbahn unbedingt notwendig

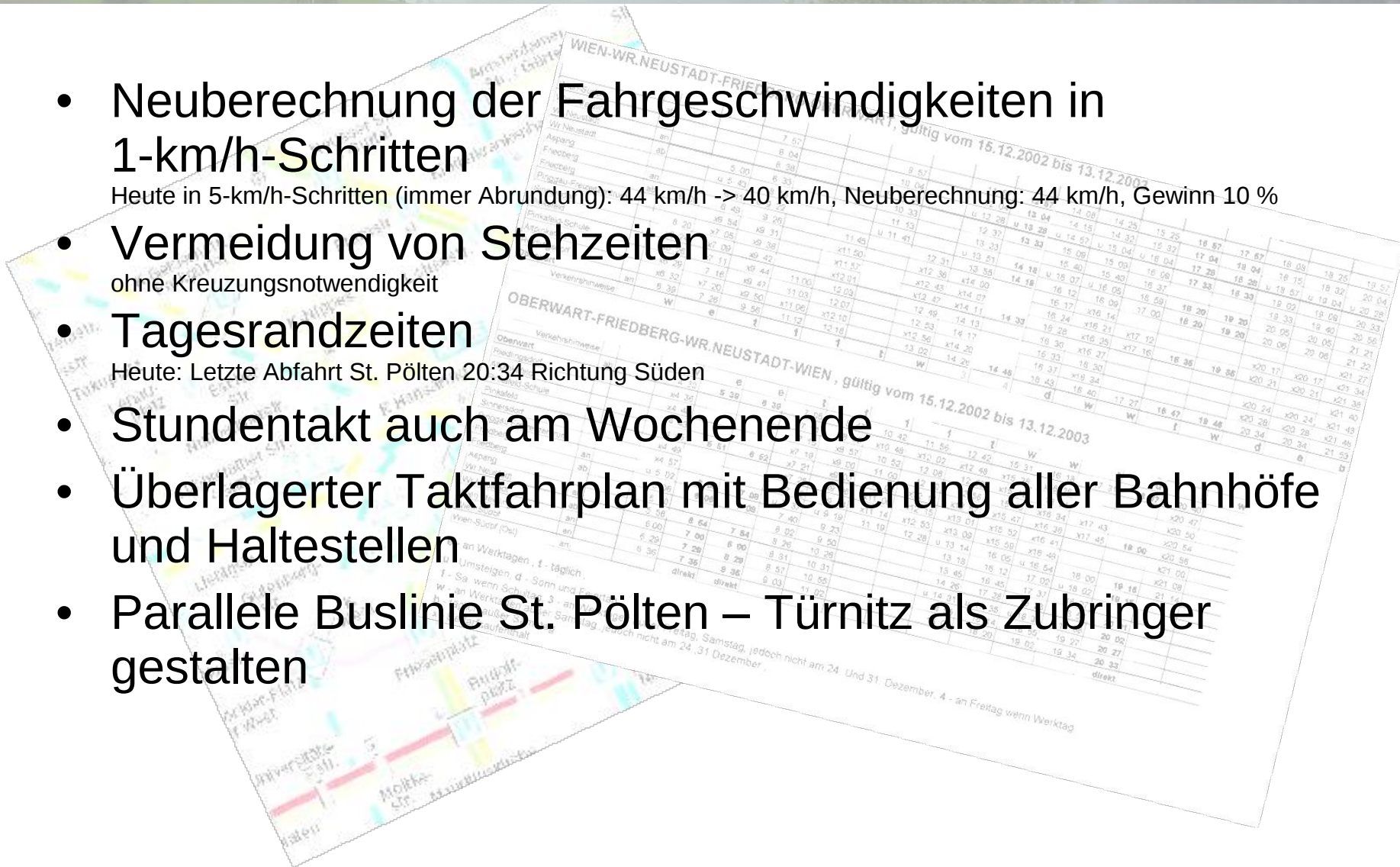
- Fahrplangestaltung
- Bauliche Maßnahmen
- Technische Einrichtungen
- Tarifgestaltung
- Systemanpassungen



Selektive Maßnahmen sind überlegt und werden gefordert

Fahrplangestaltung

- **Neuberechnung der Fahrgeschwindigkeiten in 1-km/h-Schritten**
Heute in 5-km/h-Schritten (immer Abrundung): 44 km/h -> 40 km/h, Neuberechnung: 44 km/h, Gewinn 10 %
- **Vermeidung von Stehzeiten**
ohne Kreuzungsnotwendigkeit
- **Tagesrandzeiten**
Heute: Letzte Abfahrt St. Pölten 20:34 Richtung Süden
- **Stundentakt auch am Wochenende**
- **Überlagerter Taktfahrplan mit Bedienung aller Bahnhöfe und Haltestellen**
- **Parallele Buslinie St. Pölten – Türnitz als Zubringer gestalten**



Bauliche Maßnahmen

- **Selektiv zweigleisiger Ausbau**
mehr mögliche Kreuzungspunkte, schnellere Verbindung
 - Göblasbruck
 - Innerfahrfeld
- **Streckenbegradigungen und Bogenüberhöhungen**
- **Sofortige Eliminierung von Langsamfahrstellen**
Beispiel Traisen: über 6 Jahre!
- **Fahrwegmodernisierung**
verschweißte Schienen, Oberbau, Betonschwellen, ...
- **Achsdruckanhebung auf maximale Tonnage**
für Güterverkehr



Bahnhof Traisen: zusätzliche Weiche notwendig

Technische Einrichtungen

- **Einrichtung kürzerer Blockabstände**
Innerhalb eines Blockabstandes darf sich nur ein Zug befinden. Kürzere Blockabstände erlauben
 - höhere Zugdichte,
 - erleichterte Fahrplangestaltung und
 - geringere Stehzeiten.
- **Schnellfahrweichen für mind. 80 km/h**
- **Mindestsicherung der Übergänge durch Lichtzeichen**
- **Visuelles Fahrgastinformationssystem**
- **Fahrgastsicherheitssysteme**
Notrufsäulen, Videoüberwachung, ...
- **Bedarfshaltestellen**
Signalisierung aus dem Zug und vom Bahnsteig durch den Fahrgast



Tarifgestaltung

- **Anerkennung Vorteils card im Bus**

Vorteils card U26 und classic und Österreich-Card werden auf der Bus-Linie 1545 **nicht anerkannt**.

- **Schnuppertickets**

nach dem Beispiel der Gemeinde Purgstall an der Erlauf

- **Gleichstellung der Fahrscheintarife**

hinsichtlich Distanz und Tarif am Modell des VOR bzw. seiner Kernzone.

In Wien: Einzelfahrticket (Ausdehnung Wien 25 km): € 1,70

Im Traisental: Traisen Markt – St. Pölten (21 km): € 3,80



Systemanpassungen

- Schaffung einer Landeshauptstadtumgebungszone für alle öffentlichen Verkehrsmittel
Tarifliche Orientierung an der Wiener Kernzone 100
- Vernetzung überregionaler Linien mit dem LUP-Bussystem der Landeshauptstadt
- Zubringerfunktion des Busses nutzen, anstatt Parallelbetrieb
- Flexible Anzahl Waggons
Schülerzug und abhängig von Reisegruppen-Reservierungen, Ferien, Feiertage, ...



Verein Lebenswertes Traisental

**Auf Wiedersehen im
Traisental!**

