



Verein Lebenswertes Traisental

Maßnahmenkatalog Öffentlicher Verkehr

im mittleren und oberen Traisental sowie im Gölsental

Fahrbetriebsmittel

wie Lokomotiven, Waggon, Busse, ...

Erarbeitung eines Finanzierungsplanes zum schrittweisen Austausch der mittlerweile in die Jahre gekommenen Zuggarnitur 5047. Bei der Anschaffung wären hier Fahrzeuge mit Wagenkasten neigung vorzuziehen, um auch von dieser Seite eine höhere Geschwindigkeit in den Bögen fahren zu können.

Technische Einrichtungen

wie Sicherungsanlagen, Weichen, Bahnsteige, Wartehäuschen, ...

Errichtung einer Blockstelle in den Haltestellen Rotheau-Eschenau und Kreisbach, sodass knappere Zugfolgen und eine erhöhte Zugdichte der Strecke möglich wird. Knappe Umsteigemöglichkeit zum Folgezug und vom Vorauszug in Traisen.

Errichtung einer Weiche mit einer Mindestfahrgeschwindigkeit von 80 km/h in die Ablenkung am südlichen Bahnhofskopf des St. Pöltner Alpenbahnhofes, sodass ein Durchfahren des Bahnhofes mit Streckenhöchstgeschwindigkeit möglich ist und die am Nordende gelegene 40 km/h-Weiche nicht befahren werden muss.

Vollwertige Absicherung der beiden letzten ungesicherten Übergänge zwischen Haltestelle St. Georgen am Steinfeld und Einfahrt Spratzern Bahnhof.

Lautsprecher zur Fahrgastinformation in allen Bahnhöfen und Haltestellen.

Bauliche Maßnahmen

wie Erhöhung der Bogenradien und Bogenüberhöhungen, Über- und Unterführungen, ...

Erhöhung der Bogenradien im Bereich Traisen bis Kreisbach, Vergrößerung der Bogenüberhöhungen im technisch machbaren Ausmaß zur Anhebung der Fahrgeschwindigkeit in allen Gleisbögen, technische Sicherung der Eisenbahnkreuzungen in St. Georgen am Steinfeld und Wörth.

Oberbausanierung mit deutlichen Bogenüberhöhungen zur Geschwindigkeitserhöhung im südlich von Traisen gelegenen Streckenabschnitt der Traisentalbahn. Ab Freiland ist nur ein maximaler Achsdruck von 16 t zugelassen, was den Einsatz der modernen Streckendiesellok 2016 verhindert und eine Reduktion des höchstmöglichen Ladegewichtes der Güterwagen

bis zu 16 Tonnen bedingt. Die 80 t schwere ÖBB-Neubaulok hat 20 t Achsdruck.

Sofortige Sanierung der Langsamfahrstelle „Zufahrt Ganzendorf“ bei Streckenkilometer 65,0. Seit einem Jahr ist hier ein Langsamfahren mit einer Maximalgeschwindigkeit von 60 km/h vorgeschrieben. Das bedingt Abbremsen und neuerliches Beschleunigen des Zuges. Da die Stelle sowieso saniert werden muss, bedeutet jeder Tag Verzögerung unnötigen Verbrauch von Mineralöl, abwendbare Belastung der Umwelt, unnötigen Fahrzeitverlust und fahrlässigen Umgang mit dem begrenzten Gut „Zeit des Fahrgastes“.

Sofortige Sanierung der ca. 2,5 km langen Langsamfahrstrecke mit 60 km/h von der südlichen Einfahrt des Bahnhofes Spratzern bis etwa zur Brücke der Westautobahn (A1).

Sofortige Erneuerung der knapp 50 Jahre alten und dringend auswechslungsbedürftigen Schwellen im Abschnitt Traisen bis Lilienfeld auf ca. 2,5 km Streckenlänge. Hier sind derzeit Langsamfahrstellen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h eingerichtet. Eine weitere Verminderung auf 20 km/h Höchstgeschwindigkeit ist aufgrund des schlechten Schwellenzustandes in nächster Zeit zu erwarten.

Vergrößerung der Gleisüberhöhung in den Gleisbögen und Umbau auf lückenlos verschweißten Oberbau zur Erhöhung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit. Generelle Anhebung der zulässigen Fahrgeschwindigkeiten auf mögliche 80 km/h (oder mehr).

Erhöhung der Bogenradien zwischen Rainfeld/Kleinzell und Rohrbach (Bereich Bernreith) sowie Rainfeld/Kleinzell und St. Veit and der Gölsen (Bereich Daxelbauer). Hier könnte die Geschwindigkeit problemlos auf bis zu 100 km/h angehoben werden.

Errichtung einer Ausweichstelle mit beheizbaren Rückfallweichen in Höhe der Haltestelle Innerfahrafeld. Dadurch deutliche Verbesserung der Fahrplanbedingungen für Zugskreuzungen im oberen Traisental.

Fahrplantechnische Maßnahmen

Reduzierung der Aufenthaltszeiten im Bahnhof Traisen auf das minimalste Zeitausmaß (derzeit 5 Minuten, an Sonn- und Feiertagen sogar aus absolut nicht nachvollziehbaren Gründen, da die Triebwagen nicht zu einer Doppelgarnitur vereint werden).

Generelle Durchrechnung und Kürzung der Fahrzeiten durch Staffelung der Bogenfahrgeschwindigkeiten in 1 km/h-Schritten statt wie bisher in 5 km/h-Schritten. Im Detail bedeutet das eine Verringerung der rechnerischen Fahrzeiten von 10 bis 15 % im Geschwindigkeitsspektrum bis 60 km/h eines Zuglaufes. Statt z.B. 45 km/h wären dann fallweise 49 km/h zugelassen. Das entspricht ca. 10 % Fahrzeitgewinn. Diese Maßnahmen

werden bei Regionalbahnen in der Schweiz seit Jahrzehnten ohne Mehrkosten (!) angewandt.

Verlegung der Abfahrten des Zuges 6743 auf 18:26 Uhr, dadurch kein auf 11 Minuten verlängerter Aufenthalt in Traisen. Ein Pendler verliert durch 11 Minuten Aufenthalt pro Tag im Jahr ca. 50 Stunden seiner Freizeit (eine Arbeitswoche entspricht 40 Stunden).

Umwandlung des Buskurses 103 (Lilienfeld 21:07 Uhr - St. Pölten Hbf. 21:54 Uhr) in einen Schienenersatzverkehr mit Anerkennung der Bahntickets oder Führung als Zug (Rücklauf Leerpersonenzug).

Buskurs 16701: Führung als Zug

Reduzierung der Fahrzeit Innerfahrafeld bis Freiland bei allen Zügen auf das nötige Zeitausmaß (nicht 9 - 10 Minuten).

Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Hainfeld und Traisen und zwischen Traisen und St. Aegydt im speziellen zwischen Freiland und Schrambach - aktuell 8 Minuten.

Schaffung eines überlagerten Regionaltaktes zwischen Traisen und St. Pölten Hbf. Aufwertung des Bahnhofes Traisen zu einem kleinregionalen Umsteigeknoten.

Reduzierung der Buslinie St. Pölten - Türnitz auf den Bereich Lilienfeld - Türnitz bzw. Verlängerung bis Annaberg oder Mariazell (Schifahrerexpress).

Einführung zusätzlicher Zugverbindungen in den Abendstunden. Derzeit fährt ab St. Pölten Hbf. an Werktagen außer Samstag der letzte Zug in Richtung St. Aegydt a.N. um 20.34 Uhr und an Sams-, Sonn- und Feiertagen der letzte Zug schon um 19:34 Uhr ab.

Warum benötigen Züge von Innerfahrafeld bis Freiland an Sonn- und Feiertagen 7, an Wochentagen aber 13 Minuten? Warum variiert auch die Fahrzeit zwischen Freiland und Schrambach von Zug zu Zug?

Tarifliche Maßnahmen

Orientierung der Tarife hinsichtlich Distanz und Tarif am Wiener System.

Wiener und „privilegierte Niederösterreicher“ im VOR-Tarifgebiet zahlen im Bundesländervergleich pro Jahr mit 325 € am wenigsten für die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel einer Zone, während die „nichtprivilegierten Restniederösterreicher“ für ein deutlich schlechteres und schmäleres Angebot deutlich tiefer in die Tasche greifen müssen.

Ein Vergleich

Innerhalb der Kernzone 100 in Wien legt man in der Distanz Strebersdorf bis Liesing 22 km mit einem Fahrschein um 1,70 € zurück. Mit einer Tageskarte um den doppelten Preis von 3,40 € kann man sogar einen Tag lang kreuz und quer durch die Bundeshauptstadt fahren und dabei aus der ganzen Fülle und dem dichten Angebot aller Öffentlichen Verkehrsmittel wählen. Zudem ist das 24-Stunden-Ticket auch noch auf andere Personen übertragbar.

In NÖ zahlt man z.B. für eine 21 km lange Fahrt von Traisen Markt nach St. Pölten Hbf. schon in eine Richtung 3,80 €, und damit deutlich mehr als in Wien für einen 24-Stunden-Fahrschein! Sonderbarer Weise kosten 22 Kilometer von Wiesenfeld/Schwarzenbach nach St. Pölten Hbf. sogar 4,50 €!

Das Bahnticket am Land bietet darüber hinaus keine Möglichkeit zum Umsteigen, zur Benützung anderer Öffentlicher Verkehrsmittel oder gar zur Weitergabe an andere Personen. Hier besteht eine wesentliche Schlechterstellung von Bewohnern ländlicher Regionen gegenüber jenen Menschen, die in Zentralräumen leben und denen ein gutes ÖV-Angebot zur Verfügung steht.

Weiters

Abschaffung der regionalen Gültigkeitseinschränkung für die Österreichcard und die Vorteilscard auf der Kraftfahrlinie 1545 als diskriminierende, innerösterreichische Besonderheit.

Einführung eines Schnuppertickets als Bürgerservice der Gemeinden im Gölsen- und Traisental, um den Bewohnern das Bahnfahren schmackhaft zu machen, wie z.B. in der Gemeinde Purgstall an der Erlauf.

Systemübergreifende Maßnahmen

Fahrplanabstimmungen Bahn-Bus-Stadtbus St. Pölten (LUP), ...

Der St. Pöltner Stadtbus LUP, der im Wesentlichen nur von der Bevölkerung der Landeshauptstadt genutzt wird, könnte wesentlich besser ausgelastet sein, wenn auch der Umlandbevölkerung St. Pöltens seine Benützung schmackhaft gemacht würde.

Das entsprechende Ticket kann man kaufen, es ist aber viel zu teuer. Sind die Kosten für einen PKW auch schon bei nur einem Fahrgast trotz anhaltend hoher Treibstoffpreise immer noch deutlich billiger als die Benützung des ÖV (selbst im Halbpriessystem), braucht man bei Benützung von zwei oder mehr Insassen über die Kosten gar nicht mehr nachdenken. Das Auto ist im Vergleich zum Öffentlichen Verkehrsmittel ganz einfach unschlagbar

billig. Auf diese Weise wird niemand bewegt, den Öffentlichen Verkehr zu benutzen.

Dass sich die Stadt durch mehr Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel motorisierten Zielverkehr sparen könnte, die Zulaufstraßen in die Stadt vom Verkehr entlastet würden und die Lebenssituation der Straßenanrainer verbessert würde, dadurch höchstwahrscheinlich weiterer Straßenbau obsolet würde und wesentlich weniger Aufwendungen für den ruhenden Verkehr zu tätigen wären sowie innerstädtische Flächen anstatt für betonierete Fahrzeugdeponien der innerstädtischen Planung und/oder Grünraumgestaltung zur Verfügung stünden, steht dabei noch gar nicht zur Debatte.

Weiters

Bildung eines Landeshauptstadtverbundes zwischen Tulln, Krems, Ybbs, Scheibbs, Frankenfels, St. Aegyd, Hainfeld, Maria Anzbach und der Landeshauptstadt zu einem Tarifangebot ähnlich dem des VOR mit einer Kernzone, die den Raum Traismauer, Gansbach, Loosdorf, Hofstetten, Traisen und Neulengbach umfassen muss und zu denselben tariflichen Bedingungen angeboten wird, wie in der Bundeshauptstadt Wien und im niederösterreichischen VOR-Bereich!

Kontakt

Verein Lebenswertes Traisental
c/o Klaus Maria Pfeiffer
Dingelbergstraße 7
3150 Wilhelmsburg
ZVR 471068649
verein@lebenswertes-traisental.at
<http://www.lebenswertes-traisental.at/>