

# VASÚTI REGIONALIZÁCIÓ A NÉMET NYELVTERÜLETEN

## RAILWAY REGIONALISATION OF THE GERMAN-SPEAKING AREA

**SZABÓ LAJOS** egyetemi adjunktus  
Széchenyi István Egyetem

### **Abstract**

Transport is a part of European regionalisation including the regionalisation of the railway transport. Accordingly the ordering and financing of short distance passenger transport performances come under regional competence. Ordered performances' volumes and the conditions and qualities of these volumes' fulfillment are decided at this level. All this also means that decentralization of responsibility and decisions also realized. In the context of traffic's transaction legislation must determine the tasks and duties of ordering and financing. Regionalization of the railway transport created the basis to initiate integrated transport systems. State-owned railway companies, which once were in monopol situation, now have to confront with potential competitors. Of these, the most significant are private railways, transport companies and foreign railways. Despite the fact that this essay doesn't deal with national aspects, the following must be noted. Applicability of European railway regionalisation experiences should be examined in Hungarian aspects. To make some parts of these experiences useful, some legal backgrounds (such as rail, local laws) should be modified or created.

### **1. Bevezetés**

Az Európai Unió integrációs törekvései mellett tapasztalható a liberalizáció és a dereguláció is. Ezzel összhangban van a régiókon alapuló közigazgatási decentralizáció. A régiók adott közigazgatási egységeket jelentenek, ahol a pénzügyi eszközök ezen a szinten állnak rendelkezésre, a döntések helyben születnek, amelyek alapja a szintén helyben keletkezett információ. Az európai regionalizálódás részét képezi a közlekedés és ezen belül a vasúti közlekedés regionalizációja. Az európai vasutak regionalizálási koncepcióit az 1893/91/EGK Tanácsi rendelet alapozza meg. Ez a Tanácsi rendelet egy korábbi, a 1191/69/EGK Tanács rendelet módosítása. Tulajdonképpen mindkét rendelet többek között a vasúti közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségeket tárgyalja a tagállamok ezzel kapcsolatos tevékenysége vonatkozásában. Az EU tagállamai közlekedési vállalatokat közszolgáltatási kötelezettségek terhelik meg – így a vasutakat is –, amelyek a versenyfeltételek jelentős torzítását eredményezik. A helyzet kezelésére vonatkozó egységes eljárásokat a fenti rendeletek szabályozzák. A 1893/93/EGK Tanácsi rendelet szerint a tagállamok kivonhatják azokat a vállalkozásokat a rendelet hatálya alól amelyek tevékenysége csakis regionális szolgáltatásokat foglal magában. A regionális szolgáltatások egy régióban felmerülő szállítási igényeket elégítenek ki. Ugyanakkor a rendelet lehetőséget biztosít a tagállamok illetékes hatóságainak a közszolgáltatási kötelezettségek fenntartására, illetve előírására a regionális személyszállítási szolgáltatások esetében.

## 2. Példák

Ebben a fejezetben a német, az osztrák és a svájci regionális vasúti közlekedés intézményi hátterét, majd néhány példáját mutatom be.

### 2.1. A német modell

A Deutsche Bahn (DB) 1994-ben az egykori Deutsche Reichsbahn (DR)<sup>1</sup> és az egykori Deutsche Bahn fúziójából jött létre. A berlini székhelyű vasúttársaság mára a világ második legnagyobb közlekedési vállalata lett. Az egyesült német vasút egy olyan átláthatatlan szervezetté vált, amely jelentős veszteséget termelt. Hiányoztak azok a gazdálkodási, szervezeti elemek, amelyek a vasút piaci részesedési pozícióit megtartották vagy növelték volna. A német vasúti reform két szakaszban valósult meg. Az első szakaszt elsősorban a szervezeti átalakítások jellemezték. Az Európában több országban megfigyelhető folyamatokhoz hasonlóan a vasutat állami vállalatból gazdasági társasággá alakították át, jelentős (mintegy 34 milliárd euró) adósságát leírták. Az EU-s irányelveknek megfelelően megteremtették a vasúti piacok megnyitásának a lehetőségét. Az igazából a vasúti reformot elindító 91/440 EU-s irányelv legfőbb célként az államtól független menedzsment felállítását, a vasúti forgalom és infrastruktúra területének szétválasztását, a finanszírozás újraszabályozását valamint a hálózathoz való szabad hozzáférést jelölte meg.

Németországban a vasúti reform fontos állomása volt az 1996. január 1-jén életbe lépett Regionalizálási törvény, melynek értelmében a kistávolságú közforgalmú személyszállítással kapcsolatos teljesítmények megrendelése és finanszírozása regionális hatáskörbe került. Regionális szinten döntenek a megrendelt teljesítmények volumenéről illetve ezek teljesítésének feltételeiről, minőségéről. Mindezek azt is jelentik, hogy a felelősség és a döntések decentralizációjára is sor került. A forgalom lebonyolításával kapcsolatosan törvényi szabályozásnak kell megállapítani a megrendelői és finanszírozói feladatokat, felelősségeket.

A szabályozás módja döntheti el, hogy csak a vasúti közlekedés lebonyolításával kapcsolatos vagy a teljes régiós közforgalmi közlekedéssel kapcsolatos hatáskörök átadása történik a régiók szintjére. A vasúti közlekedés regionalizálása megteremtette az alapját az integrált közlekedési rendszerek megalapításának. A vasúti személyszállítás esetében törvényi finanszírozási források állnak rendelkezésre, például a regionalizálási törvény biztosítja a szükséges teljesítmények fedezetét, a tartományok kiegészítő forrásokat biztosítanak célzott beruházásokra. A regionális forgalomban az egykor monopolhelyzetben lévő Szövetségi Vasútnak potenciális versenytársakkal kell szembenéznie. Ezek közül a legjelentősebbek a magánvasutak, közlekedési vállalatok, külföldi vasutak. A Szövetségi Vasút pozícióit csak akkor tarthatja meg illetve erősítheti, ha megfelel több elvárásnak:

- vevőorientáltság,
- költséghatékonyság,
- rövid eljutási idők,
- új irányítási módok,
- korszerű járművek stb.

A reform második szakasza 1999-ben indult. Január 1-jétől a Deutsche Bahn AG holdingba szerveződött, a holding tagjai számvitelileg teljesen elkülönültek egymástól. A DB Regio AG a vasútreform második szakaszában 1999. január 1-jével alakult meg, s működteti a RegionalExpress, RegionalBahn és az SBahn vonalakat Németországban valamint az egyes régiókban különféle szerveződési formájú társaságait. A DB Regio AG<sup>2</sup> 9 regionális



igazgatósága közül a Region Bayern fedi le a legnagyobb területet (66 245 km<sup>2</sup>), míg a legtöbb lakos (18,1 millió) a Regio Nordrhein-Westfalen területén él. A 18,1 millió lakosra 77,6 millió vonatkm és 8,25 millió utaskm teljesítmény jutott. A regionális forgalomban 3 vonattermék van jelen, ezek elsősorban az utazási sebességben és a megállások számában különböznek egymástól. Az Interregio-Express a közepes és a nagyobb központokat köti össze, a leggyorsabb vonattermék. A vonatok ütemes menetrendben közlekednek, jó csatlakozást biztosítanak a távolsági közlekedéssel. A Regional-Express vonatok szintén ütemes menetrendben, átlagosan 250 km hosszban. A harmadik vonatterméktől a nagyobb utazási sebesség és a nagyobb megállási távolság különbözteti meg. A Regionalbahn tulajdonképpen az egész német vasúti közlekedés vonattermék kínálatának a fundamentumát jelenti. A vonatok mindenütt megállnak, jelentős a ráhordó szerepük a távolsági közlekedésre. A regionális közlekedési kínálat másik eleme a díjszabási kedvezményekben testesül meg, ami sok esetben már egy-egy közlekedési szövetség kínálataként jelenik meg, mivel ezek a vasutak közlekedési szövetségeknek a tagjai. Az S-bahn közlekedés egy sajátos vasúti közlekedési forma Németországban. A berlini forgalomban vezették be először az S-bahn elnevezést még 1930-ban. A berlini S-bahn hálózat tulajdonképpen egy regionális hálózat talaján jött létre<sup>3</sup>. Néhány S-bahn hálózat regionális közlekedésben betöltött szerepe nem elhanyagolható (pl. Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen). Mindemellett az S-bahn közlekedést lényeges különbségek választják el a hagyományos vasúti regionális közlekedéstől:

- (igen)sűrű vonatkövetést biztosító menetrend,
- más közforgalmú közlekedési módokhoz csatlakozás biztosítása,
- a gyorsan változó utas áramlatokhoz igazodó szerelvények jó gyorsítási és fékezési tulajdonságokkal,
- a szerelvények lépcsőmagasságához igazodó magas peronok,
- a városokon keresztül menő S-bahn vágányok térbeli elválasztása az egyéb vasúti vágányoktól.

A régiókon belüli kistérségi forgalomban néhány a RegioNetz GmbH által működtetett vasútvonal is szerepet játszik. A társaság feladata olyan mellékvonalak attraktivitásának növelése, amelyek csekély jelentőséggel bírnak. Jelenleg 5 mellékvonali részhálózat tartozik a Regionetz-hez. Igazából ezek azok a vonalak, amelyek hasonlíthatók a regionalizálás szempontjából szóba jöhető hazai mellékvonalakhoz. Jól érzékelhető a cég törekvése az attraktivitás növelése terén az Erzgebirgsbahn példáján keresztül.

## Az Erzgebirgsbahn

Az öt vonalat magába foglaló hálózat Közép-Szászország, Zwickau és az érchegységi járás pályaudvarait köti össze Chemnitz-cel (1. ábra). Naponta 150 vonat közlekedik a hálózaton, 2002 és 2008 között a napi utasszám 1200-ról 4600-ra emelkedett. A vonalakon a már említett Regionalbahn(RB) és Regional-Express(RE) vonattermékek vannak jelen. A 2010/11. évi menetrendi jellemzőket tartalmazza a 1. táblázat.

Az eredmény érdekében megvalósított illetve megvalósítandó célok:

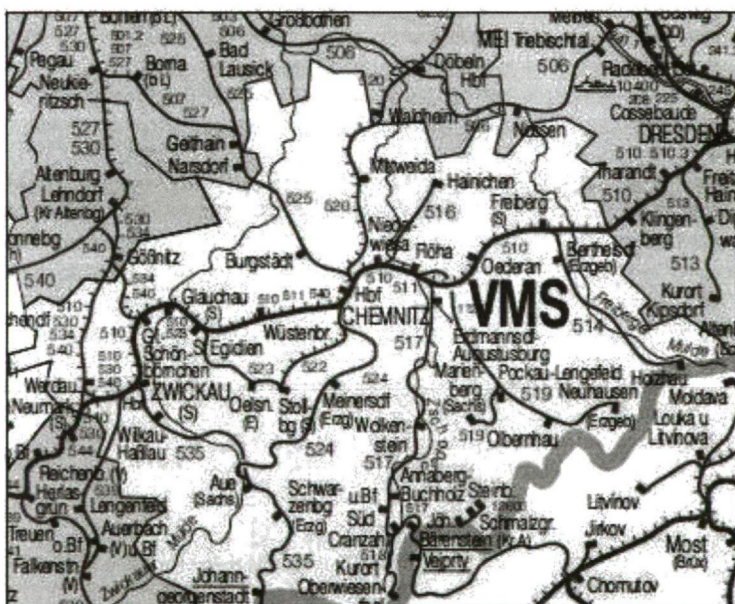
- a szolgáltatások minőségének javítása és az utas elégedettség növelése,
- a vasút marketing koncepcióját a régióval összhangban alakítsák ki,
- új mellékvonali biztosítóberendezések próbaüzeme és pilotprojektek indítása.

**1. táblázat. Az Erzgebirgsbahn menetrendi jellemzői**  
(Forrás: saját szerkesztés a 2010/11 évi menetrend alapján)

**Table 1. Scheduling features of the Erzgebirgsbahn**

A vonal neve	Hossz (km)	Átlagos menettartam (perc)	Utazási sebesség (km/ó)	Vonatpár <sup>+</sup>
Zwickau- Schwarzenberg- Johanngeorgenstadt	56	76	44	17
Chemnitz–Aue	51	75	41	10
(Chemnitz-) Flöha–Annaberg- Cranzahl	64	83	46	11
(Chemnitz-) Flöha–Obernhau- Grünthal	53	65	49	13
Pockau–Lengerfeld- Marienberg(Sachs)	13	16	48	1

<sup>+</sup> a teljes vonalon, egy átlagos hétköznapon közlekedő vonatok



**1. ábra. Az Erzgebirgsbahn hálózata**

(Forrás: [http://www.latviatours.lv/upload/vilcieni/Dzelzceu\\_tikls\\_vacija.pdf](http://www.latviatours.lv/upload/vilcieni/Dzelzceu_tikls_vacija.pdf))

**Figure 1. Network of the Erzgebirgsbahn**

2002 januárjában a Német állam, Szászország és a vasút 140 millió eurót fektetett be a hálózat átépítésére. Ez a projekt négy vonalat érintett a nyugat-szászországi térségben. Az átépítéseknek köszönhetően a fontosabb központok között a menetidők akár 20 perccel is csökkentek. Németországban mellékvonali üzemben referenciaértékű beruházás valósult meg 2007-ben, amikor modern távközlő- és biztosítóberendezést helyeztek üzembe Annaberg és Buchholz között. Az Erzgebirgsbahn egy integrált közlekedési rendszer részévé vált, amikor 2003-ban szerződést kötött a Zweckerverband Verkehrsverbund Mittelsachsen nevű közlekedési szövetséggel 15 évre. Ezzel párhuzamosan hosszú távú finanszírozási megállapodás született a vasút, a szászországi gazdasági és munkaügyi minisztérium,



valamint a közlekedési szövetség között. 2003-tól 16 modern motorvonat üzembe helyezésével megújult a járműpark, a felújított vonalszakaszokon ezek a járművek 80 km/h sebességgel közlekedhettek. A jelentős menetidő csökkenésnek köszönhetően egyre több utas vette igénybe a vasutat. A menetrendszerűség 98%-ot ért el, jelentősen meghaladván az országos átlagot. Egy 2005 őszi elvégzett utaselégedettségi vizsgálat szerint a megkérdezettek több mint 70%-a adott jó vagy nagyon jó osztályzatot. A vasút marketingkonceptiójának kialakításakor a vasút, mint „szimpatikus vasút” pozícionálta magát délnyugat Szászországban, amely fontos gazdasági tényező a cseh német közös határ mentén. Az idegenforgalmi szervezetekkel együttműködve különvonatokat közlekedtetnek pld. regionális rendezvények, vasúti ünnepek alkalmából. A marketingkonceptió részét képezik a sportszervezetek, gyermekintézmények szponzorálása.

## 2.2. Az osztrák modell

Az 1987-ben elfogadott majd 1989-ben módosított az Osztrák Szövetségi Vasutak (ÖBB) mellékvonali közgazdasági teljesítményeiről szóló Szövetségi kormányrendelet (mellékvonali rendelet) új gondolkodást indított el a regionális vasúti közlekedésben. Azokon a regionális közforgalmú vonalakon, ahol az üzemgazdaságilag megfelelő eredmény nem volt biztosítható a közlekedési ellátottság biztosítása érdekében a közlekedés fenntartásának kötelezettségét meghatározott vonalakon az ÖBB-re bízták. A mellékvonali és regionális stratégia alappilléreit az attraktivitás és a racionalizálás jelentették. Az attraktiválással a forgalom növelését, a racionalizálással a hatékonyabb működést tűzték ki célul. Az általános intézkedések attraktivitási és racionalizálási részeit tartalmazza a 2. táblázat.

**2. táblázat. Az osztrák mellékvonali és regionális stratégia általános intézkedései**  
(Forrás: Dr. Rixer Attila: A vasúti regionalizálás, Közlekedéstudományi Szemle 1998/8.)

**Table 2. General Measures of the Austrian By-lineal and Regional Strategy**

Attraktivitási intézkedések	
–	ügyfélorientált menetrend, offenzív reklám
–	korszerű járművek
–	feltételes megállóhelyek kialakítása
–	régióra irányuló különtarifák
Racionalizálási intézkedések	
–	hatékony forgalomirányítás
–	jegyvizsgáló nélküli közlekedés
–	nem szükséges berendezések, létesítmények megfelelő kezelése
–	az autóbusz-közlekedés racionalizálása a vasúti közlekedés érdekében

Az operatív intézkedések régiókra és a keskeny nyomtávolságú vonalakra kerültek meghatározásra. Időközben a vasút szervezetében is jelentős változások történtek. 1992-ben az ÖBB-t leválasztották a költségvetéstől és önálló jogi személyként működő, 100%-os állami tulajdonú társasággá alakították. Az átalakításnak két fő célja volt. Egyrészt Ausztria Uniós tagságával egyidejűleg meg kellett felelni a vonatkozó közösségi jogszabályoknak, másrészt csökkenteni kellett az állam kiadásait a hatékonyság és a versenyképesség növelése mellett. 2005. január elsejétől az ÖBB több önálló társaságra tagolódott, amelyek az ÖBB Holding AG alá tartoznak. A szervezeti reform egyik fő célja az infrastruktúra és a vasútüzem szétválasztása volt. Az elővárosi és a regionális személyszállítás az ÖBB Personenverkehr AG-hez tartozik. Az elővárosi és a regionális forgalomban a vonalak mintegy kétharmadán valamilyen ütemes közlekedés van, ami azt jelenti, hogy az ütemidők közel azonosan lettek megállapítva. Az elővárosi és a regionális forgalomban jelenleg a követ-

kező vonattermékek vannak jelen. A Regionalzug amelyek rendszerint egy vasútvonalon jelentős utasforgalmat bonyolítanak le, RegionalExpress amelyek tulajdonképpen gyorsított Regionalzug-ok ritkább megállásokkal. A Schnellbahn ütemes elővárosi közlekedést bonyolít le az agglomerációban, minden állomáson és megállóhelyen megállva. A turisztikai célú utazásokat bonyolítják az Erlebniszug-ok, amelyeket rendszerint OldTime járművekből állítanak össze. Az autóbuszos regionális közlekedésben piacvezető szerepet tölt be 70%-os részesedésével az ÖBB leányvállalataként működő ÖBB-Postbus.

## **Mariazellerbahn**

A Mariazellerbahn keskeny nyomtávolságú (760 mm) vasútvonal, amely villamosított üzemre van berendezve. A 84 km hosszú vonal a tartományi székhelyet St. Pölten-t köti össze a híres búcsújáráhellyel Mariazell-lel. A tulajdonos és üzemeltető 2010 decembere óta ezen a vonalon is a már említett Niederösterreichische Verkehrsorganisations (NÖVOG). Mariazell a XIX. században egyike volt a leginkább látogatott magyar-osztrák búcsújárá helyeknek. Éppen ezért vetődött fel egy normál nyomtávolságú St. Pölten-Mariazell vasútvonal megépítésének a gondolata. Végül is a vasúti kapcsolat egy keskeny nyomtávú vonal formájában valósult meg és 1907 májusában indult meg a személyforgalom Mariazellig. Még ugyanezen év májusában meghosszabbították a vonalat Gusswerk-ig. Ez a meghosszabbítás a Stájer tartomány ösztönzésére és pénzügyi finanszírozásával történt. A vonal villamosítása az átbocsátóképesség növelésével hozható összefüggésbe. Több forgatókönyv készült erre, a vonal kétvágányúsítását, nagyobb teljesítményű gőzmozdonyok beszerzését is beleértve. Forradalmi jelentőségűnek számított a gondolat miszerint ériék el az átbocsátóképesség növelését a vonal villamosításával! 1911-re el is készült a vonal villamosítása. Még ma is használják az akkor elsőként beszerzett 1099 sorozatú villamos mozdonyokat. 1922-ben átvette a finanszírozási gondokkal küszködő felső-ausztriai tartománytól az ÖBB a vasutat. Az Anschluss után a kisvasút is a Deutsche Reichsbahnhoz került. A második világháború után a vasút visszakerült az ÖBB-hez. Az 1988-as mellékvonal-bezárási hullámtól a vonal megmenekült. Csak a keskeny nyomtávolságú teherforgalom szűnt meg és csak a Mariazell-Gusswerk szakaszon szűnt meg teljesen a forgalom. A teljes teherforgalom 1999. január 1-jével szűnt meg. Aztán 2000-ben felmerült a vasút megszüntetésének vagy eladásának a gondolata az ÖBB-nél. A kérdés megoldódni látszott, mert egészen 2010 decemberéig a vonal az ÖBB üzemeltetésében maradt úgy, hogy a tartomány volt a finanszírozó és a megrendelő. Utána a NÖVOG lett az új tulajdonos és az üzemeltető. Napjainkban az attraktivitás növelése érdekében folyamatban van új építésű járművek beszerzése.<sup>5</sup> Például a már említett első beszerzésű 1099 sorozatú mozdonyokat ki fogják vonni a forgalomból. A vonal jelenlegi menetrendi kínálata különösen a „síkvideki” szakaszon igen jónak mondható. Egy átlagos hétközi napon St. Pölten és Laubenbachmühle között legalább 16 pár vonat közlekedik. A vonatok átlagos utazási sebessége 33,86 km/ó ami kisvasúti viszonylatban jónak mondható. St. Pölten és Mariazell között egy átlagos hétközi napon 4 vonatpár közlekedik, ebből 1 pár Regional-Express.

### ***2.3. A svájci modell***

A Svájci Államvasutak (SBB) 1999. január elsejével egy olyan részvénytársasággá alakult, ahol a teljes részvénycsomag a Svájci államszövetség tulajdonában van. A 2009-től érvényes konszern 4 divízióból áll (személyközlekedés, teherközlekedés, infrastruktúra



és ingatlan). A személyközlekedési divízió szeretné magas piaci részesedését megtartani a regionális közlekedésben. A verseny éles, mert a kantonok a megrendelők az egyes szolgáltatók felé és a szolgáltatási szerződéseket is a kantonok kötik meg a szolgáltató vállalatokkal. A Svájci Államvasutak regionális közlekedési stratégiájának kidolgozása az 1990-es évek elején kezdődött el. A stratégia kidolgozását a következő trendek sürgették:

- A kibocsátott teljesítmények viszonylag drágák voltak,
- A kereslet nagy része néhány körzetre és napszakokra korlátozódott,
- Ahol a vasút előnyös helyzetben volt, ott sem társult ehhez megfelelő bevétel.

Az SBB három különböző közlekedésregionalizálási stratégiát alakított ki. Az „előremutató” (bevétel-orientált, fejlődést megcélzó), „optimáló” (ésszerűen változtató), valamint a „lemondó” (szanáló, főképp a fixköltségeket leépítő) stratégiát. A stratégia változatokat – amelyek egy stratégiamixet alkotnak – az államvasutak a regionális közlekedés egyes területein differenciáltan valósította meg. Ez azt jelenti, hogy az egyes mixelemek eltérő súllyal szerepelnek pld. a nagyvárosi agglomerációkban és a vidéki regionális közlekedésben. A megvalósítás első szakasza a stratégia kidolgozása után már 1995 előtt megkezdődött, ami tulajdonképpen a proporcionális költségek csökkentését jelentette. Néhány vasútvonalon autóbuszra terelték a forgalmat, több vasútvonalon bevezették a jegyvizsgáló nélküli közlekedést. A teljesítmények megrendelését illetően is új eljárást vezettek be. A kantonok csak az alapszolgáltatásokat rendelhették meg ingyen, a kiegészítő szolgáltatásokért fizetni kellett. A stratégia megvalósítás következő fázisában újraszabályozták a megrendelő- teljesítő viszonyt, a finanszírozási felelősséget. Jelenleg a regionális közlekedési szolgáltatásokat a szolgáltatótól függetlenül az Államszövetség és a kantonok rendelik meg illetve finanszírozzák. A versenyztetett közszolgáltatási szerződést az nyeri el, aki újabb szolgáltatást kínál vagy a költségei illetve a vállalati minőségi mutatói kedvezőbbek. A vasút mellett az autóbusz, a kötélpályák valamint a hajózás is szóba jöhet lehetséges szolgáltatóként a regionális közlekedésben. A regionális vasúti közlekedésben 3 vonattermék van jelen, a német nyelvterületen tapasztalható módon Svájcban is a különbséget elsősorban a megállások száma jelent az egyes kategóriák között. A Regio vonatok az agglomeráción kívül közlekednek, valamennyi megállóban megállnak. A vonatok viszonylag sűrűn, általában óránként közlekednek. A S-Bahn vonatok is hasonló jellemzővel rendelkeznek, ezért gyakran nehéz eldönteni, hogy melyik kategóriába sorolható az adott vonat. A döntés alapja a regionális szemléletmód lehet. Sok vonalszakaszon egyszerre közlekednek Regio és S-bahn vonatok is. A RegioExpress megfelel a német modell című fejezetben ismertetett Regional- Express fogalmának. A Németországban használatos S-Bahn közlekedés kritériumainak igazából kevés hálózatrész felel meg az országban.<sup>6</sup> Az aktuális tervek is tartalmazzák az S-Bahn hálózatok további kiépítését. Érdekesség, hogy nincs különbség a normál vasúti és az S-Bahn tarifák között. Az S-Bahn közlekedés gyakran tarifaközösség keretein belül zajlik. Az S-Bahn közlekedéssel szemben támasztott elvárható követelmények:

- Átlós vonal szerinti üzem,
- Átlagos 50 km/h vagy ennél nagyobb,
- Legalább félórás ütem,
- Egységes tarifák,
- Egységes megjelenés és kommunikáció az utasok felé,
- Koordináció az érdekelt közlekedési vállalatokkal.

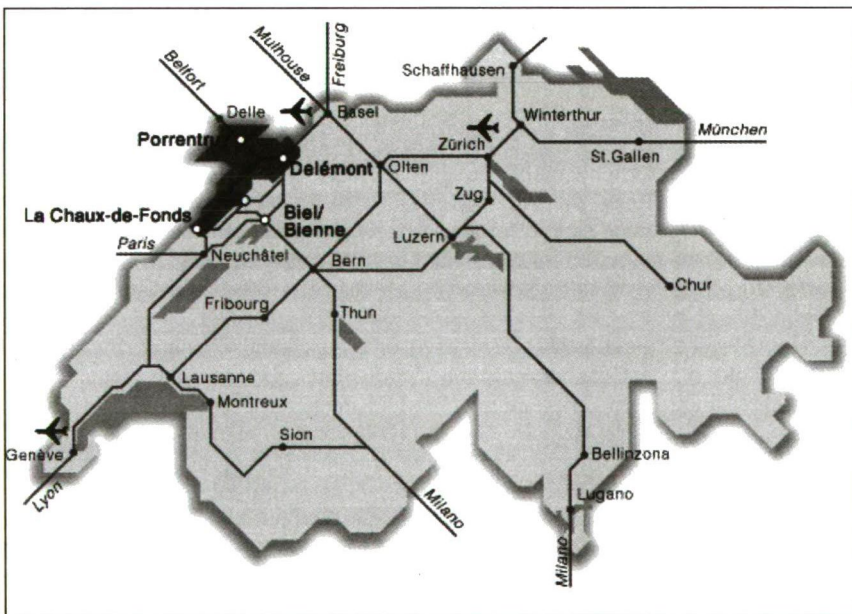
## Jurabahn-Jurabahnen

Történetileg a Jurabahn a Basel-Biel mintegy 100 km hosszú, normál nyomtávolságú vonalat jelenti. Ezen a vonalon található a kanton fővárosa Delémont (11 590 fő). Itt ágazik ki az a vonal, amely a kanton második legnépesebb városával Porrentruy(6679 fő)-val teremt kapcsolatot. Az SBB működtetésében lévő vasútvonalon az utasszám folyamatos növekedést mutat. Napjainkban a Chemnis de fer du Jura (németül: Jurabahnen) egy a Jura kantonban működő vasútállomás, amely közel 75 km hosszú keskeny nyomtávolságú (1000 mm) és alig több mint 10 km hosszú normál nyomtávolságú vonalat működtet. A kanton az attraktív kínálaton keresztül tudta megnyerni az utasokat a közösségi közlekedés számára. A két regionális vasút főbb menetrendi kínálatát tartalmazza a 3. táblázat. A Basel-Delémont viszonylaton az alapvonatok utazási sebessége 59 km/h, ugyanez a mutató a Porrentruy-Delémont viszonylaton 57 km/h. A vonalak elhelyezkedése látható az 2. ábrán, sötétített terület jelzi a Jurabahnen hálózatát.

**3. táblázat. A Jurabahn, Jurabahnen menetrendi jellemzői**  
(Forrás: SBB 2010/11. évi menetrend alapján; saját szerkesztés)  
**Table 3. Scheduling features of the Jurabahn, Jurabahnen**

Viszonylat	Közlekedési időszak	Vonat (db)	Vonatkövetés <sup>+</sup> - cs: csúcsidezőszak csk: csúcsidezőn kívül
Delémont-Basel	4.34–23.43	41	cs: 30', csk: 1 óra
Basel-Delémont	4.57–0.37	37	cs: 30' csk: 1 óra
Porrentruy-Delémont	5.07–0.07	34	óránként
Delémont-Porrentruy	5.22–0.22	34	óránként

+: a vonatkövetési idők a minden állomáson és megállóhelyen megálló alapvonatokra vonatkoznak. Ezen felül más vonattermékek is közlekednek egy-egy viszonylaton.



**2. ábra. Jura kanton vasúti hálózata**  
(Forrás: [http://les\\_cj.ch/default.asp?Language=DE](http://les_cj.ch/default.asp?Language=DE))  
**Figure 2. Rail network of Jura canton**



### 3. Összefoglalás

Az európai német nyelvterület regionális vasúti közlekedése több elvárásnak is megfelel. A regionális forgalomban utasorientált menetrendek (gyakoriság, ütemesség, csatlakozások stb.) kerültek bevezetésre, a vasúti közlekedés reklám felületekhez jut a regionális médiákban. A pályafelújításoknak köszönhetően az eljutási idők csökkentek, az utasforgalmi be rendezések állapota javult., akadálymentesítések történtek. Több vonalon bevezetésre került a jegyvizsgáló nélküli közlekedés, a jegykiadást a vonatszemélyzet végzi el. Regionális forgalomban többféle vonattermék van jelen, ezek elsősorban a megállások számában és az utazási sebességben különböznek egy mástól. Németországban néhány S- bahn hálózat regionális közlekedésben betöltött szerepe nem elhanyagolható. Mindemellett az S-bahn közlekedést lényeges különbségek választják el a hagyományos vasúti regionális közlekedéstől. A járműpark megújult, a járművek fővonalai kényelmet nyújtanak mellékvonalai forgalomban. A szolgáltatások minősége javult, az utaselégedettség növekedett. Akad példa olyan regionális vasútra is, amely interregionális igényeket is kiszolgál (Vogtlandbahn). Azokon a vonalakon ahol a személyszállítás fenntartása nem realizálható, terveket dolgoztak ki a bezárt szakaszok turisztikai célú hasznosítására.

### Jegyzetek

1. Peter Schymanietz (1977): Die Organisation der Deutschen Eisenbahnen 1835–1975. Eisenbahn Kurier Freiburg 170 old. A Deutsche Reichsbahn (DR) elnevezés nem újkeletű. Így nevezték Németország államvasútját egészen a két német állam 1949-es megalakulásáig. A II. világháború után a szovjet megszállási övezeten kívüli – de az új határokon belüli – területekhez tartozó vasutak Német Szövetségi Vasút, a Deutsche Bundesbahn (DB) fennhatósága alá kerültek. A Német Demokratikus Köztársaság (NDK) megalakulásakor az államvasút az egykori Deutsche Reichsbahn nevet tartotta meg továbbra is. Ha más nevet adtak volna az NDK államvasútjának, akkor a nyugat-berlini S-Bahn hálózat üzemeltetésének joga elveszett volna. A potsdami szerződésben ugyanis lefektették, hogy az S-Bahn üzemeltetési joga Berlinben a DR-t illeti meg. A két német állam egyesítése után az 1994-ben megalakult Deutsche Bahn (DB) egy leromlott infrastruktúrával rendelkező államvasutat örökölt meg az egykori NDK területén, ami még sürgetőbbé tette a német vasúti reform megindítását.
2. Vállalati hír (2001): DB Regio führt in Tirol Eisenbahn- Revue International 3/2001 130.old. A vállalat először 2001. február 3-án jelent meg nemzetközi forgalomban. Két órás ütemben napi öt vonattal közlekedett Auerfern és Allgäu között. Azóta a DB Regio fokozatos nemzetközi terjeszkedése figyelhető meg, több közlekedési vállalat 50–100%-os tulajdonrészének a megszerzésével.
3. Karl Schreck, Meyer Strumpf(1972): S-Bahnen in Deutschland. Planung, Bau, Betrieb Alba, Düsseldorf 105 old. A II. világháború után a berlini S-Bahn egységes hálózatot alkotott, egészen a berlini fal 1961-ben történő megépítéséig. A fal megépítésével két részre szakadt S-Bahn üzemeltetése továbbra is a Deutsche Reichsbahn (DR) kezében maradt. (Lásd 1. lábjegyzet.) Az egységes hálózat megszűnte egyre csökkenő utasszámmal járt együtt a nyugat-berlini részen. 1980-ban a hálózat nagy részét üzemen kívül helyezték, a berlini fal leomlásakor mindössze három vonalon volt csak közlekedés. Ugyanakkor a kelet- berlini oldalon sorozatos hálózatfejlesztések voltak. Az 1989-es fordulatot megelőző években több korábban szüneteltetett vonalon megindult a forgalom.
4. Verein Waldviertler Eisenbahnmuseum Sigmundsherberg (1999): Festschrift 110 Jahre Kemptalbahn Sigmundsherberg. A Kemptalbahn egyik végállomásán Sigmundsherbergben 1987-ben nyílt meg egy vasúti múzeum, ahol részletesen dokumentált kiállítás látható a Kemptalbahnról, valamint kiállításra kerültek egykori vasúti járművek is.

5. <http://www.ice-treff.de/index.php?mode=thread&id=91081> – ut. megt. 2011. ápr. 12. Az újonnan megrendelt 9 motorvonat első szériái várhatóan már 2012 decemberéig leszállításra kerülnek, a teljes állomány a 2013 decemberi menetrendváltással kerül forgalomba. A klimatizált alacsonypadlós vonategységek akár 80 km/h sebességre is képesek, panorámaablakosak, korszerű fedélzeti utas tájékoztató rendszerrel felszereltek.
6. Kräuchi, Christian, Stöckli, Ueli(2000): Mehr zug für die Schweiz. Die Bahn 2000 Story 272 old. A Bahn 2000 projekt elsősorban a nagysebességű távolsági közlekedés fejlesztését, az ütemes menetrend javítását tűzte ki célul Svájcban. A projekt új vonalépítéseket és vonalfelújításokat egyaránt tartalmazott. A vonalfelújítások mellett új járműkonstrukciók alkalmazásáról is rendelkezett a projekt.

## Felhasznált irodalom

- Andreas Janikowski, Jörg Ott (2002): Deutschlands S-Bahnen Transpress, Stuttgart. 105 old.
- Bokor Zoltán (1998): A rövidtávú vasúti személyszállítás regionalizálása Németországban, Közlekedéstudományi Szemle 1998/3. 178–182. old.
- Joachim Kemnitz (2005): Die schweiz: „Nur“ ein S-Bahn-System? Der Fahrgast 1/2005 13–16. old.
- Hans P. Pawlik (2000): Mariazellerbahn in der Landschaft Slezak, Wien 96 old.
- Hans G. Wägli (2010): Schienennetz Schweiz-Bahnprofil Schweiz CH+ AS Verlag Buchkonzept, 4–10. old.
- Horst Felsing, Walter Schober (2002): Mariazellerbahn Pospischil, Wien, 99–131. old.
- Rixer Attila (1998): A vasúti regionalizálás európai gyakorlata és hazai irányai 1. A vasúti regionalizálás francia gyakorlata. Közlekedéstudományi Szemle 1998/2. 53–60. old.
- Rixer Attila (1998): A vasúti regionalizálás európai gyakorlata és hazai irányai 2. A vasúti regionalizálás svájci gyakorlata. Közlekedéstudományi Szemle 1998/4. 121–127. old.
- Rixer Attila (1998): A vasúti regionalizálás európai gyakorlata és hazai irányai 4. Az Osztrák Szövetségi Vasutak mellékvonali és regionális stratégiája. Közlekedéstudományi Szemle 1998/8. 293–299. old.
- Tim Engartner (2008): Die Privatisierung der Deutschen Bahn über die Implementierung markorientierter Verkehrspolitik. Wiesbaden, 342 old.

### *Internetes hivatkozások:*

- Konzept für strecke. [http:// www.bvz.at/lokales/noe-uebersicht/pielachtal/aktuell](http://www.bvz.at/lokales/noe-uebersicht/pielachtal/aktuell) – ut. megt.: 2011. 04. 30.
- Sanierung der Erzgebirgsbahnstrecken abgeschlossen. [http://www.erzgebirgsbahn.de/viev/wiv/sanierung\\_erbirgsbahnstrecken\\_abgeschlossen](http://www.erzgebirgsbahn.de/viev/wiv/sanierung_erbirgsbahnstrecken_abgeschlossen) – ut. megt.: 2011. 04. 19.
- Az Osztrák Szövetségi Vasutak honlapja. [http:// www.oebb.at](http://www.oebb.at) – ut. megt.: 2011. 09. 01.
- Mariazellerbahn-Seiten der NÖVOG. <http://www.noevog.at> – ut. megt.: 2011. 08. 27.
- Martinsberger Lokalbahnverein. <http://www.lokalbahnverein.at> – ut. megt.: 2011. 08. 10.
- A Svájci Szövetségi Vasutak honlapja. <http://www.sbb.ch> – ut. megt.: 2011. 08. 31.
- <http://www.les-cj.ch> – ut. megt.: 2011. 09. 12.