

Stirbt der Bahngüterverkehr in der Fläche?

Die Situation des Güterverkehrs auf Regionalbahnen

Walter Brenner



Es gilt das gesprochene Wort.

07. Juni 2017

Stirbt der Bahngüterverkehr in der Fläche?

„Gibt es einen Grund zur Aufregung?“

„Ist nicht alles ohnehin bestens?“

„Wir sind doch so gut in Österreich!“

„Die RCA der ÖBB schreibt Gewinne dank der Internationalisierung auf 18 Länder, davon 10 mit Eigentraction; die Privatbahnen leben gut in ihren Nischen; dritte EVUs beleben den Wettbewerb.“

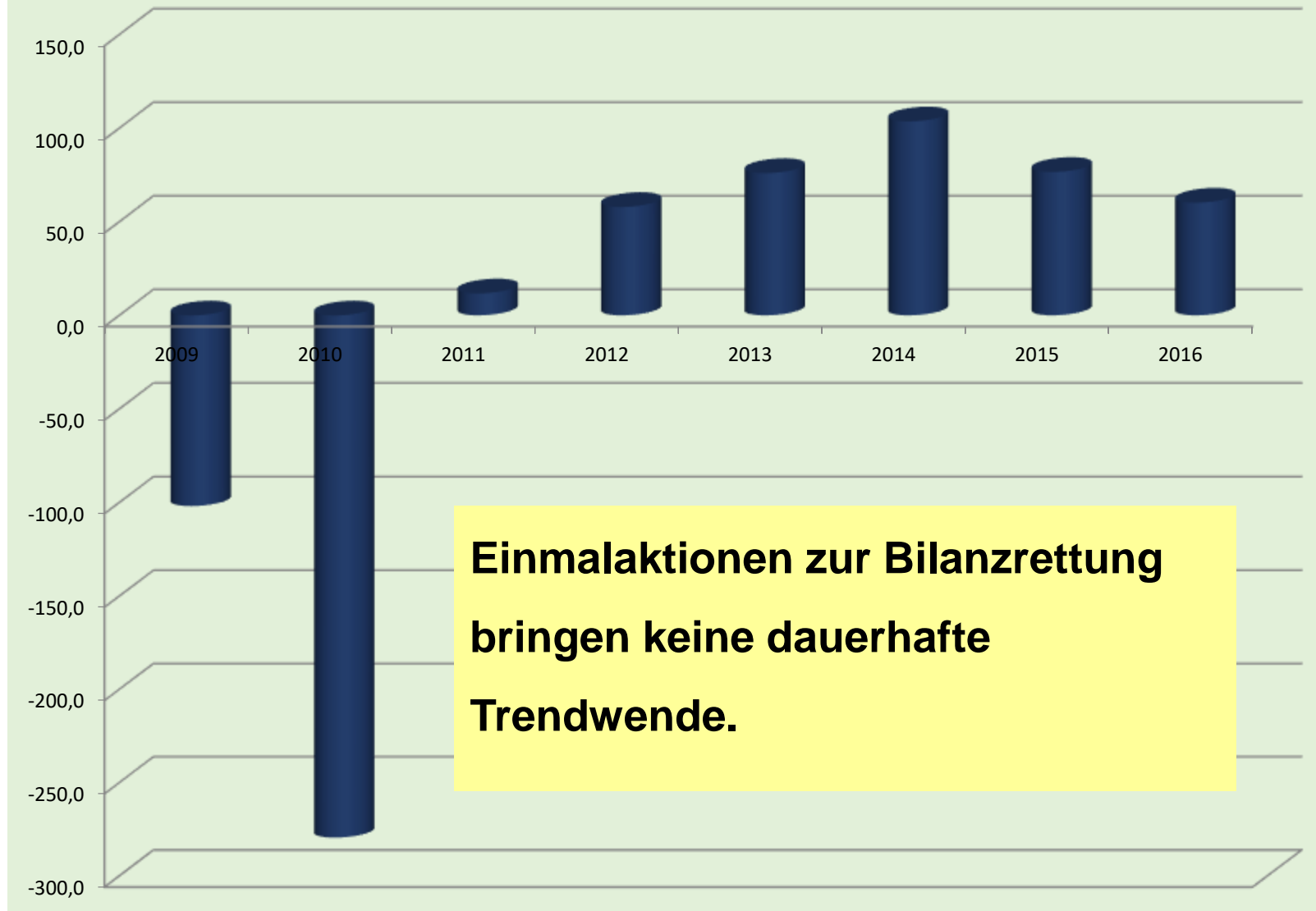
„Die Fläche wird durch den LKW gut bedient; brauchen wir dafür noch die Bahn?“

„Wir schneiden im internationalen Vergleich bestens ab und haben überdies die höchsten Umweltstandards.“

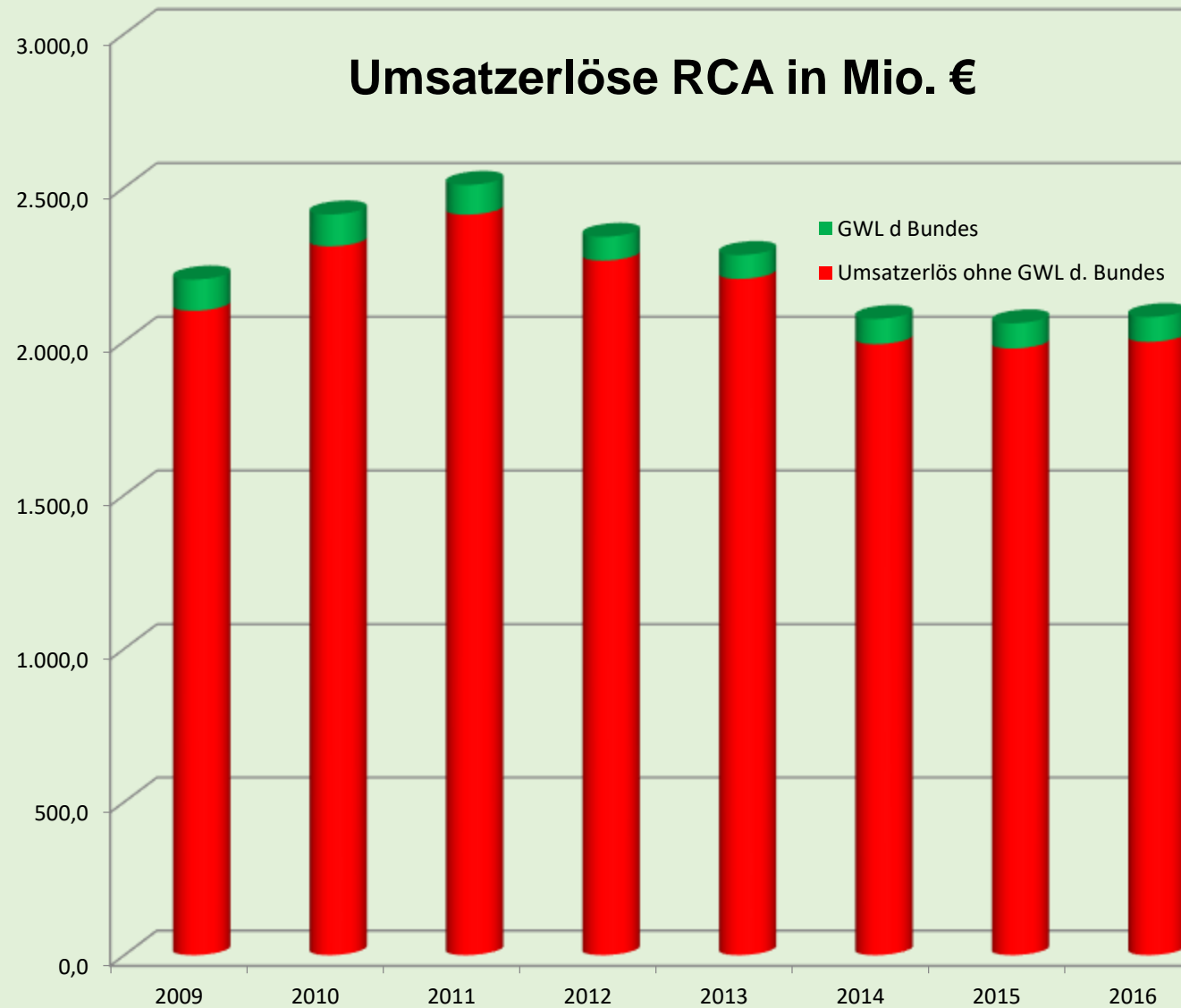
Stimmt das? Sollte man näher hinsehen?

**Wollen wir in Österreich wirtschaftliche Konzentrationen
oder eine Verteilung der Wirtschaftsbetriebe über die Regionen?
Dieser Antwort muss auch die Förderpolitik anschließen.**

EBIT RCA in Mio. €



Quelle: Geschäftsberichte ÖBB-Konzern 2016



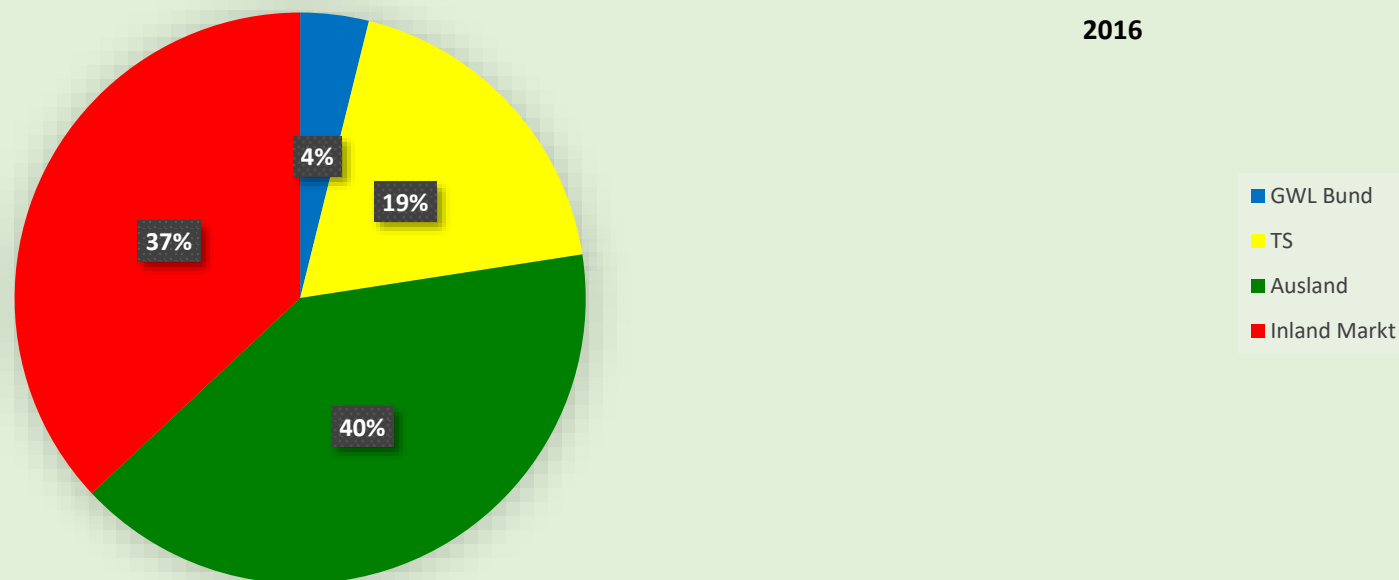
Die Umsätze stagnieren auf dem Niveau vor 2008

2008 erfolgte der MAV-Cargo Kauf und betrug der Umsatz – ohne MAV-Cargo - 2.500 Mio €; die MAV Cargo erlöste 2008 ca. 330 Mio €. Insgesamt wurden 2016 ca. 40% der Umsätze im Ausland erlöst. Daher ist das Interesse am Flächenverkehr in Österreich begrenzt.

Quelle: Geschäftsberichte ÖBB-Konzern 2016

Umsatzerlöse Teilkonzern RCA in Mio. € konsolidiert (ohne sonst. Erträge)

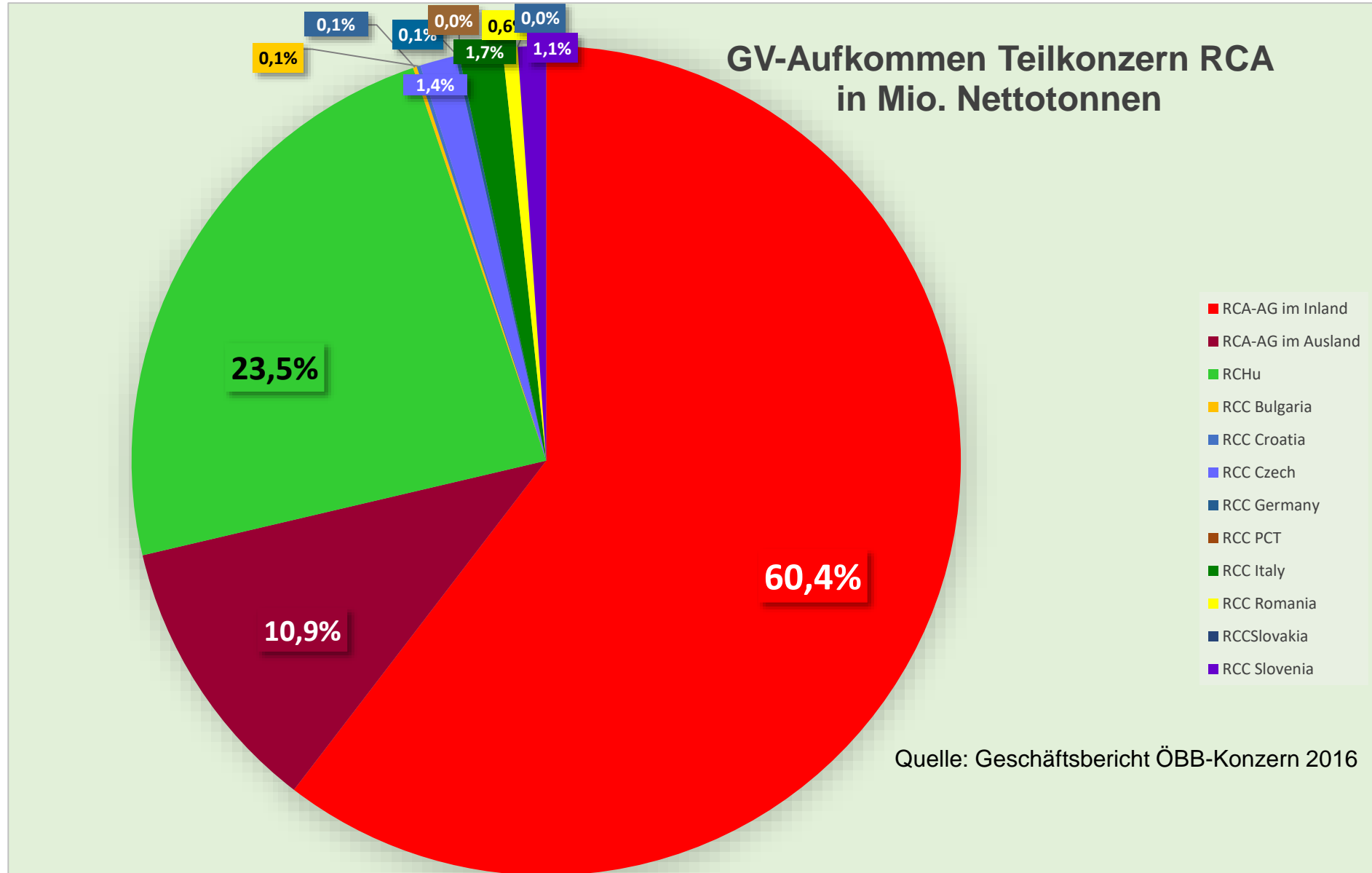
2016



Ohne TS beträgt der Auslandsanteil 50 %, der GWL-Anteil 5 % und der Inlandsmarktanteil 45 %, wobei die beiden letzten Werte eng aneinander gekoppelt sind, da ohne GWL der Inlandsmarktanteil ebenfalls stark sinken würde.

Quelle: Geschäftsbericht ÖBB-Konzern 2016

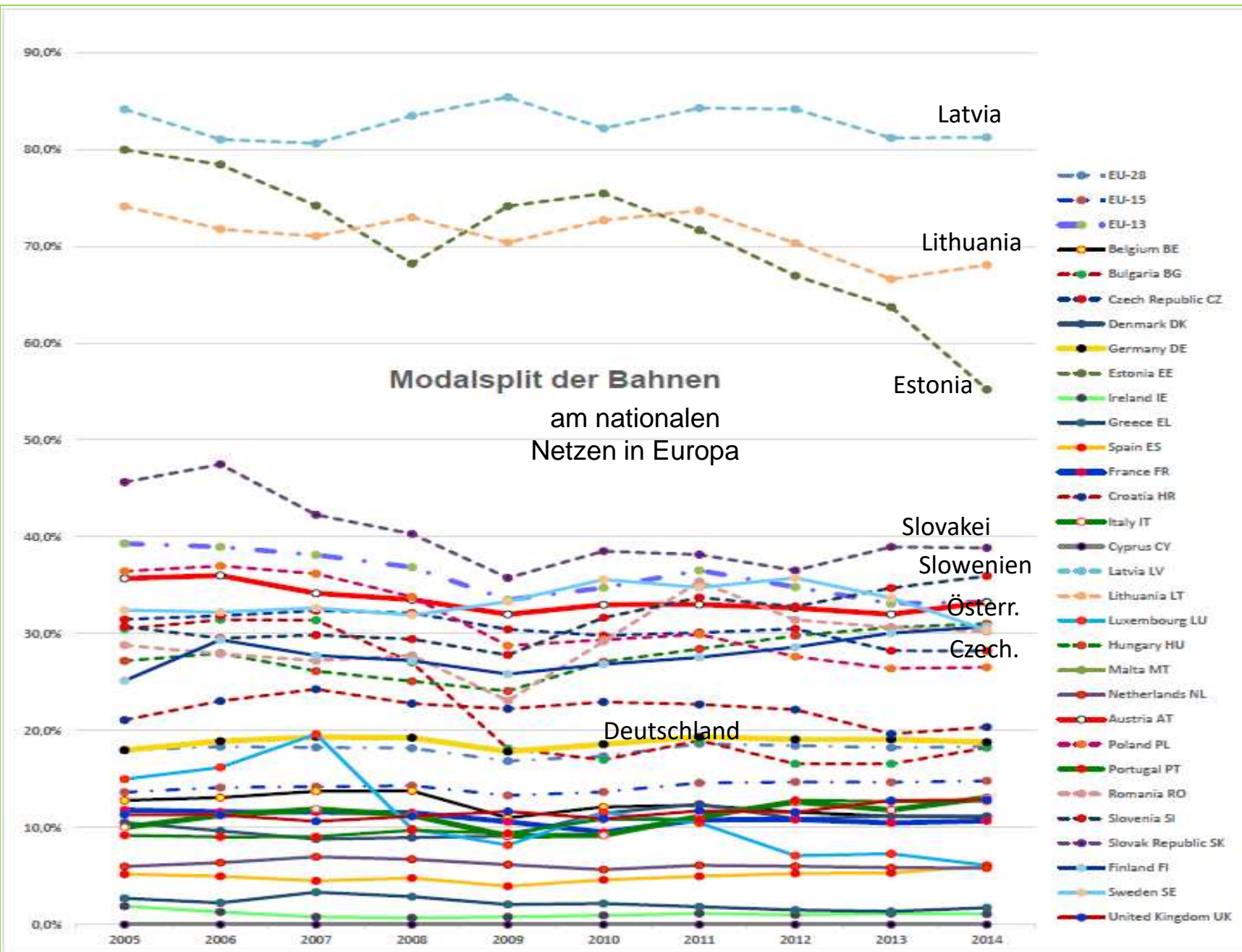
Wo erbringt die RCA ihre Auslandsverkehre?



Somit ist derzeit der ausländische Markt für die RCA attraktiver als der österreichische Flächenmarkt.

Wie ist die Situation auf den nationalen Märkten?

EU28 = derztg. Mitglieder
 EU15 = Beitritt bis inkl.1995
 EU13 = Beitritt 2004 und später



Gründe für den hohen Bahnanteil am Österr. GV

Gute Ausgangsposition bis 1990 (Nähe zu Staaten mit relativ hohem Bahnanteil)

geschickte „**Einkaufspolitik**“ der Bahn in den 90-ern (Kauf von bzw. Beteiligung an Speditionen im Ausland; vor allem im Osten) zur Marktabsicherung

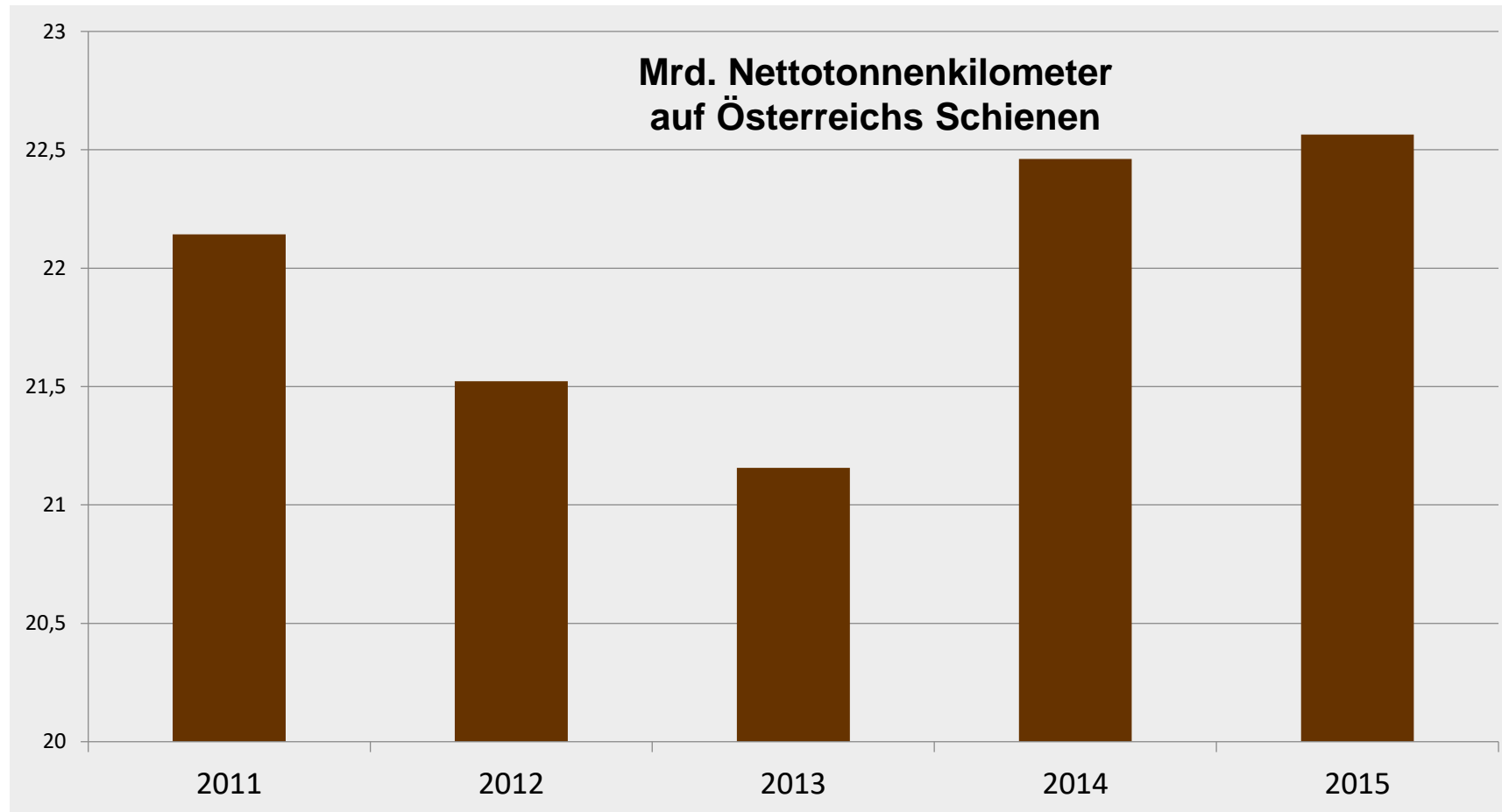
Förderpolitik der Bundesregierung (Infra Invest. und Betrieb; KV, **EWV**, Anschlussbahnen)

EWV-Angebot (noch) relativ gut (zwar rückläufig, aber immer noch dominant; international findet ein Rückzug statt)

Regulierende Straßenpolitik (früher Kontingentpolitik, dann Transitvertrag, ÖKO-Punkte-System auch ein Zeit nach EU-Beitritt; Tonnagebeschränkungen, Nachtfahrverbote u.s.w.)

„Doch mit des Geschickes Mächten ist kein ewger Bund zu flechten“ (Schiller).

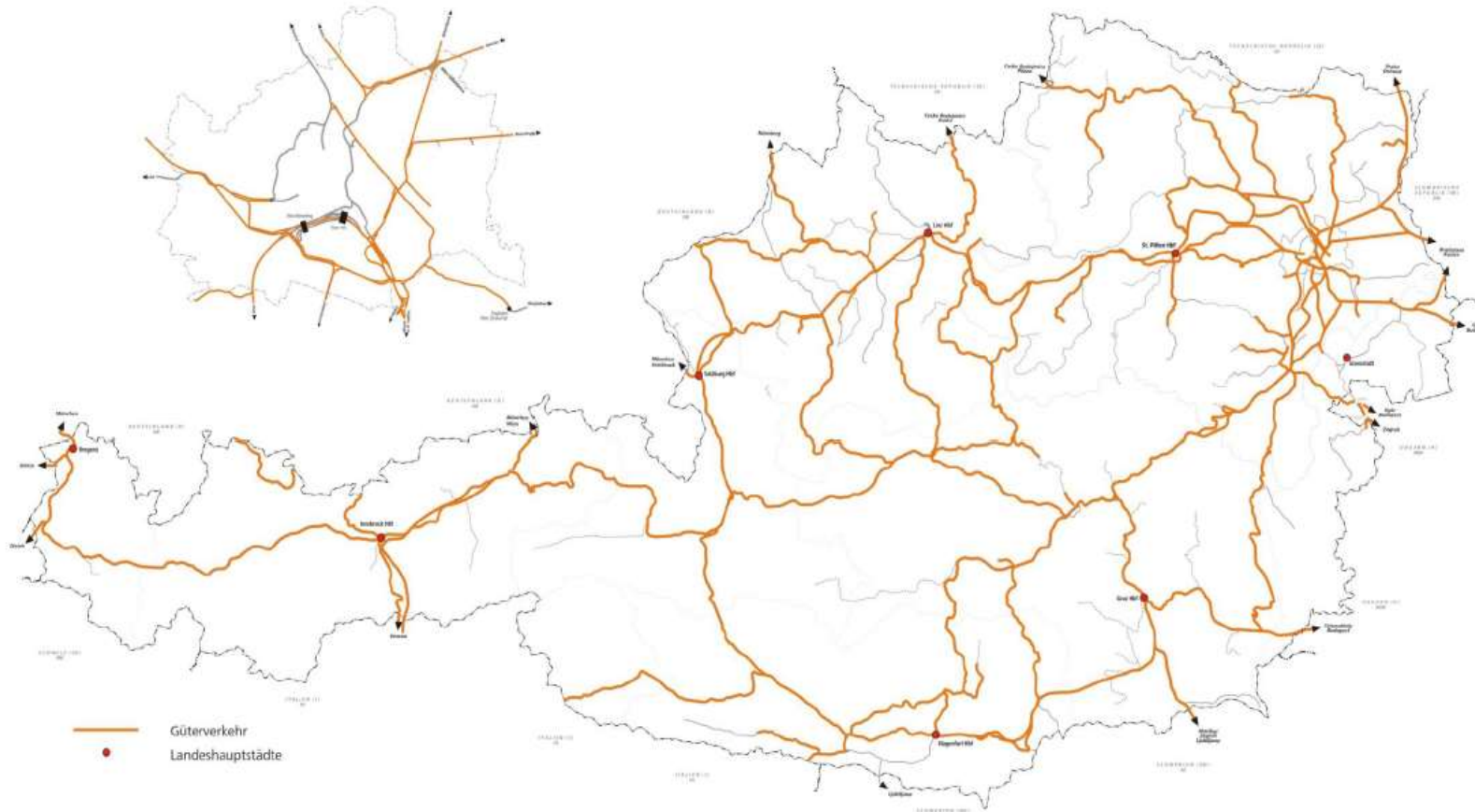
Die absolute GV-Leistung auf der Schiene stagniert in Österreich



Quelle:
SCG-Jahresbericht 2015

Im Zielnetz ist die Nichtbedienung mancher Strecken fix vorgegeb.

Marktsegment Güterverkehr Zielnetz 2025+



Zielnetzdefinition 2025+
Anhang A-G

- 19/ 28 -

September 2011

Quelle:

<https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/ausbauplan/> →

<http://infrastruktur.oebb.at/de/unternehmen/fuer-oesterreich/zukunft-bahn-zielnetz-2025%2B>

Zielnetz

Kriterium Systemadäquanz auf der Schiene (Zitate):

„Marktsegmente und Infrastruktur des Personennah- und -regionalverkehrs sowie des Güterzubringerverkehrs, deren Nachfragepotenzial die nachfolgenden Mindestwerte nicht erreicht, wurden als **nicht systemadäquat** eingestuft.“

GV:

„Strecken, die ausschließlich dem Güterzubringerverkehr dienen, sind nicht systemadäquat, wenn ihr Aufkommenspotenzial **unter 4.000 – 5.000 Wagen bzw. 250.000 GBt pro Jahr innerhalb einer Distanz von 15 km beträgt.**“

„Für die Ermittlung der Länge einer Zubringerstrecke, innerhalb derer das Mindestaufkommen erzeugt werden sollte, wurde ein Verhältnis der Verkehrsleistung im Netz zu Verkehrsleistung auf der Zubringerstrecke von 1:10 angenommen; d.h. ein Zehntel der gesamten Beförderungsweite im Einzelwagenverkehr entfällt auf die Zubringerstrecke. Bei durchschnittlicher Beförderungsweite von ~150 km im Einzelwagenverkehr ergibt sich eine Obergrenze von rund 15 km für die Länge einer Zubringerstrecke.“

Ein solches Kriterium der Systemadäquanz wird (wenig überraschend) für den Straßenverkehr (Vorgabe einer bestimmten LKW-Zahl, damit eine Straße für den LKW-Verkehr zugelassen ist und entsprechend ausgestattet wird.) NICHT angewendet.

Potenziale und Ist-Zählergebnisse sind überdies etwas völlig verschiedenes.

Quelle der Textzitate: Zielnetz 2025+

Privatbahnen

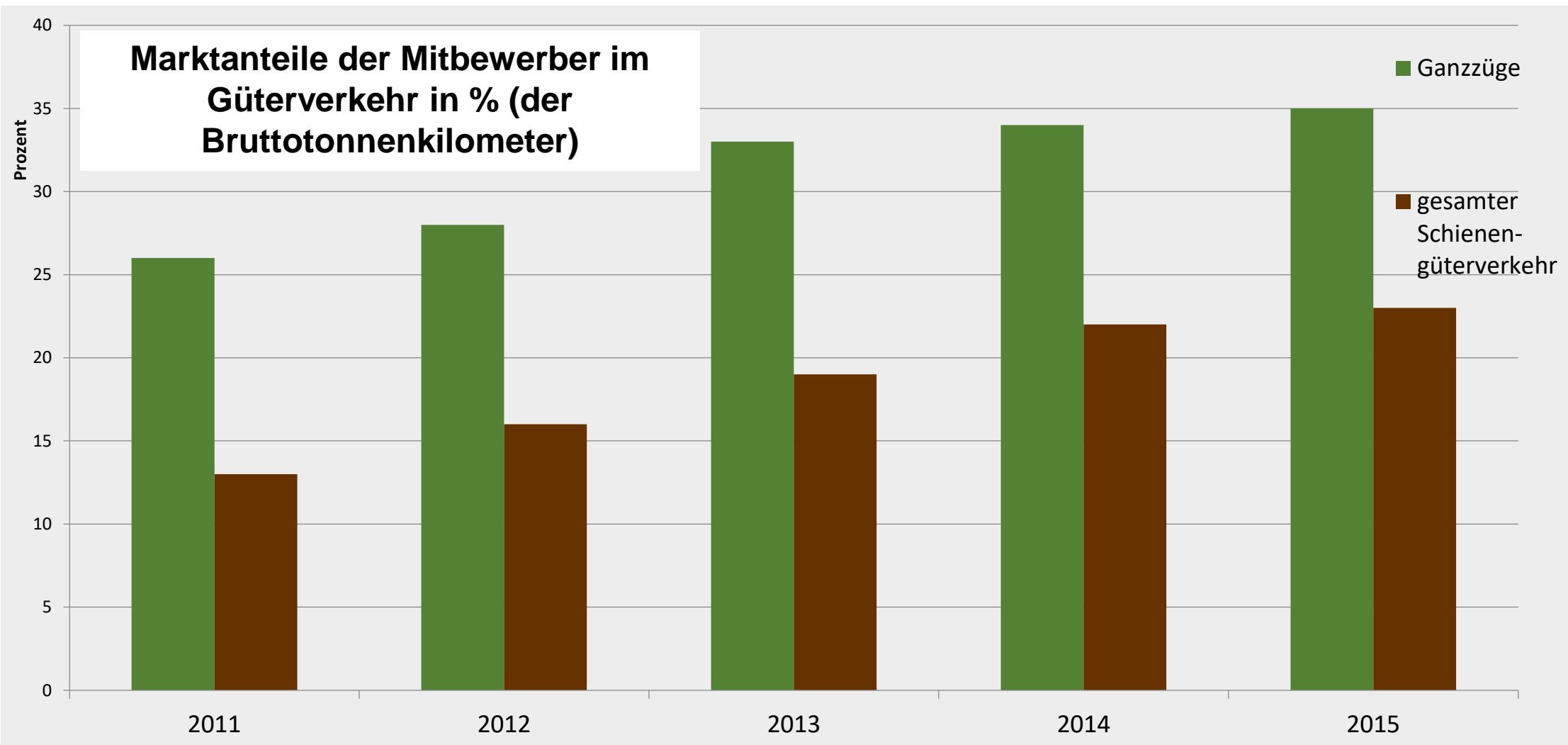
Anzahl der Mitbewerber

Am 31. Dezember 2015 gab es in Österreich 56 Eisenbahnunternehmen

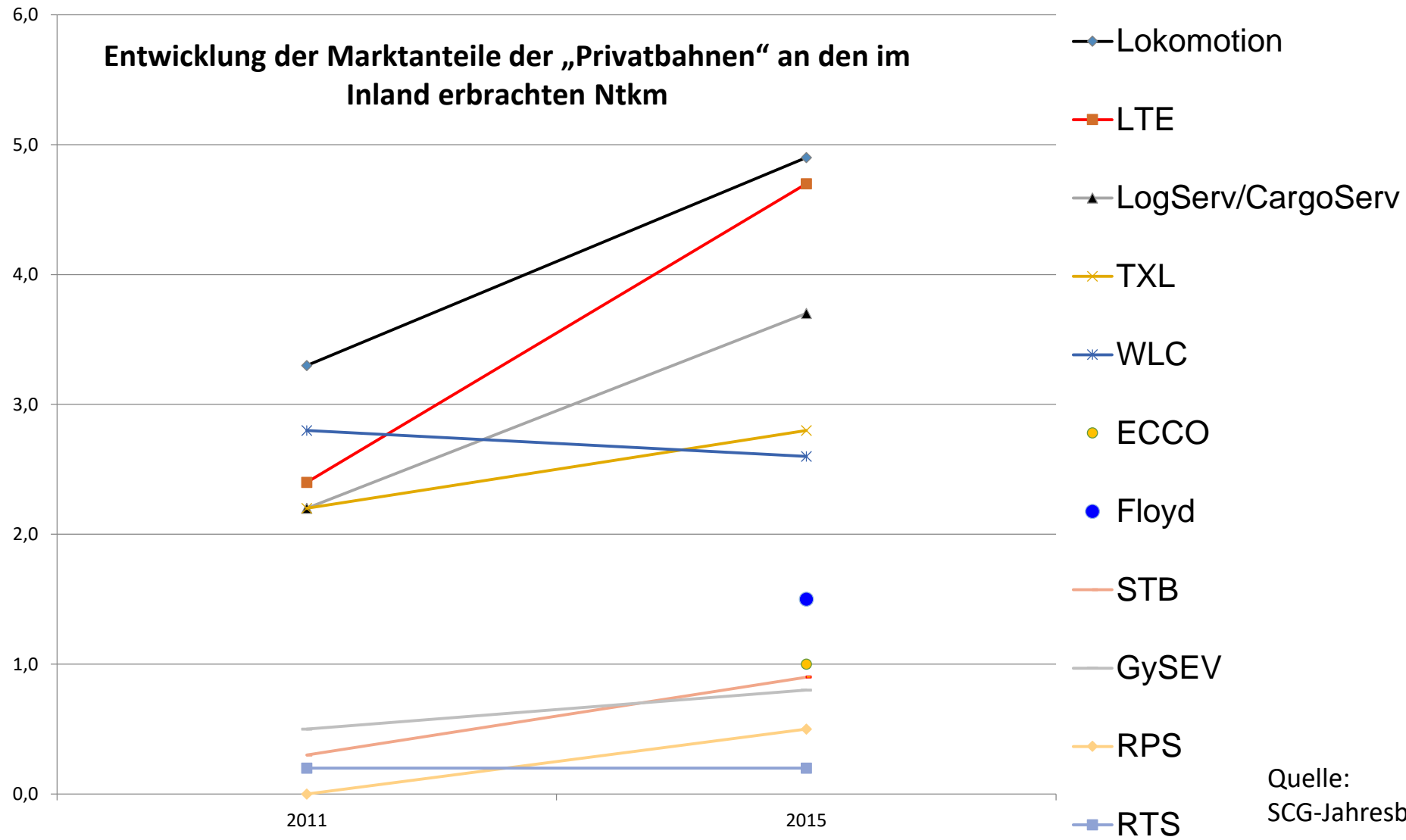
Davon:

- 7 Eisenbahninfrastrukturunternehmen
- 13 integrierte Eisenbahnunternehmen
- 36 Eisenbahnverkehrsunternehmen
 - davon 12 aus dem Ausland:
 - 4 aus Deutschland
 - 3 aus Ungarn (inkl. Raaberbahn)
 - 1 aus Italien
 - 1 aus Polen
 - 1 aus Slowenien
 - 1 aus der Schweiz
 - 1 aus den Niederlanden

Quelle: Schienencontrol GmbH



Den größten Konkurrenzdruck innerhalb der Schiene gibt es bei Ganzzügen; den größten Konkurrenzdruck in der Fläche gibt es im EWB zwischen Schiene und Straße.
Soll das Marktziel der Bahnen der Kampf um die Verteilung des Schienenkuchens oder die Vergrößerung des Schienenkuchens gegenüber der Straße sein?



Am aktivsten sind am GV-Schiene Markt nicht die klassischen Privatbahnen mit eigenem Netz sondern die „neuen“ EVUs.

Fazit:

Die RCA strebt genau in den Markt, wo die Konkurrenten auf der Schiene am erfolgreichsten sind.

Die RCA zieht sich schrittweise aus einem Markt zurück, wo es kaum Schienenkonkurrenz gibt (Flächenbedienung).

- Strategische Betrachtungen aus der Sicht des Asset-Managements (siehe später)**
- Wie wird der Zubringerwert von Regionalbahnen im Güterverkehr eingeschätzt?**

Was sind die Erfolgsfaktoren?

Gegenüberstellung für den Schienenverkehr allg.

Die wichtigsten Erfolgsfaktoren für den Schienengüterverkehr

Umfrage der TU Delft



Hindernisse

Quelle: BMVIT Grundlagen für den Aktionsplan Güterverkehr&Logistik



Wo ist fehlende Marktpräsenz gegeben?

- **Wo keine Infrastruktur hinführt oder keine Verladeeinrichtungen gegeben sind (hier hat die Schienen einen echten Wettbewerbsnachteil gegenüber der Straße, der durch Nebenbahnschließungen aber teilweise eigenverschuldet ist)**
- **Wo vorhandene Infrastruktur nicht genutzt wird und nicht bedient wird (Viele Nebenbahnen und 1/3 der Anschlussbahnen → Vortrag Vanicek)**
- **Wo Verkehrsmittel fehlen (trifft das wirklich oft zu?)**
- **Wo das Transportgut nicht für die Schiene geeignet ist (Frage: warum?)**
- **Wo die Mindesttransportmengen unter die Wirtschaftlichkeitsgrenze fallen**

Häufig kommt kein ganzer Zug zustande.

Bisherige Lösung: EwV

EwV wird vielfach totgeredet.

Ist eine Zukunft für den EwV gegeben?

Probleme des EWW_s

Probleme:

- manipulationsintensiv
- Rückzug von ausländischen Partnerbahnen
- Höhere Kosten
- organisationsintensiv
- in die Fläche verstreute Bedienung notwendig
- mehr Infrastrukturbedarf
- längere Transportdauer
- Verschubausstattung erforderlich
- Straßenkonkurrenz hat andere Spielregeln
- Gestreute Laufwege in der Praxis

Hindernisse für Schienennutzung:

- Transportzeiten, mangelnde Flexibilität u Zuverlässigkeit, Kosten
- mangelnde Erreichbarkeit
- vor allem auf kurzen Entfernungen durch höheren Anteil der ersten und letzten Meile
- geringere Flexibilität, Zuverlässigkeit, Information, Verfügbarkeit, ...
- Kosten
- Kosten, Erreichbarkeit
- längere Personal- und Fahrzeugbindung → Kosten
- Kosten und mehr Manipulationen mit allen Folgen
- IBE auch auf erster und letzter Meile → Kosten
- mangelnde Zuverlässigkeit, Transportdauer, längere Personal- und Fahrzeugbindung → Kosten

Vorteile des EWW_s (gegenüber dem Ganzzug bzw. dem KV)

Mehr Märkte erreichbar als beim Ganzzug:

- Schienentransportangebot mit größerer Flächenerreichbarkeit als Ganzzug
- Auch bei geringerer Mindestmenge je Verladestelle noch durchführbar (im Gegensatz zu Ganzzug – daher für Länder mit kleineren Industriebetrieben relevant!)

Mehr Schiene gegenüber dem KV:

- Frühere Verlagerung auf die Schiene möglich als beim KV
- Sicherer als Straßenzubringerverkehr im KV
- (zumeist) umweltfreundlicher als Straßenzubringerverkehr im KV

Strassengüterverkehr – Verlagerungseignung auf EWW



Verlagerungseignung

durch Ausschluss- bzw. Einschränkungskriterien:

- „EWW-Bedienfreundlichkeit“
der Bahnen



z.B. Xrail-Bahnen

Rail Cargo Group (A u. HU)
DB Schenker (D)
Green Cargo (S)
SBB Cargo (CH)
SNCB Logistics (B)
CFL Cargo (Lux)

- **Bahnaffinität** der Güterarten



NST-Abteilung	Mittelwert
Land- und Forstwirtschaft; Fischerei	0,93
Kohle; rohes Erdöl und Erdgas	1,00
Steine, Erden, Bergbauerzeugnisse; Torf	0,97
Nahrungs- und Genussmittel	0,43
Textilien und Bekleidung; Leder/-waren	0,00
Holzwaren, Papier/-waren; Datenträger	0,80
Kokerei- und Mineralölerzeugnisse	1,00
Chem. Erzeugnisse; Spalt- und Brutstoffe	0,67
Sonst. Mineralerzeugnisse	0,40
Metalle und Halbzeug; Metallerzeugnisse	0,90
Maschinen, Ausrüstungen, Geräte a.n.g.	0,13
Fahrzeuge	0,47
Möbel, Schmuck und sonst. Erzeugnisse	0,20
Sekundärrohstoffe; Abfälle	0,67
Post, Pakete	0,00
Geräte/Material für die Güterbeförderung	0,07
Umzugsgut/nichtmarktbestimmte Güter	0,00
Sammelgut	0,33
Nicht identifizierbare Güter	0,20
Sonst. Güter a.n.g.	0,00

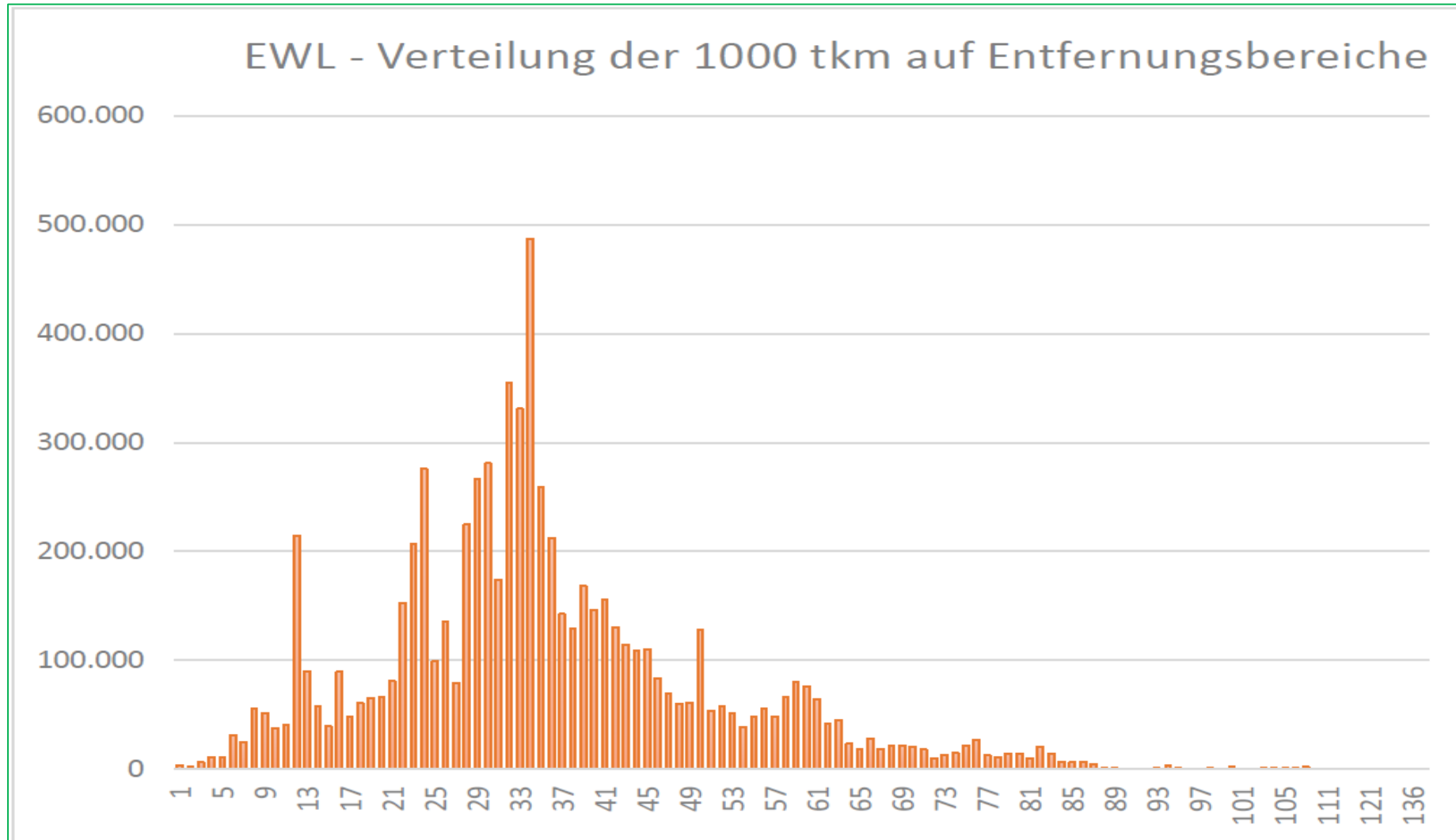
- **Bahnnetzerreichbarkeit:**

steigt mit steigender Transportentfernung,
Netzdichte,
Terminaldichte,
Anschlussbahndichte

Herausforderungen für den EWW

- **Kundenwünsche**
- **Internationale Abstimmung** (Was nützt Interoperabilität, wenn EWW in einem Partnerland eingestellt wurde?)
- **Risiko der Vorhaltung von Diensten und Anlagen**
 - Vershub
 - Zustellung und Abholung
 - Spezielle Infrastruktur (Flächenbedienung, Anschlussbahnen, Vershubanlagen)
- **Remanente Kosten** im Falle einer Leistungsreduktion → höhere Einheitskosten für den verbleibenden Schienenverkehr
- **Komplexität**
- **Konkurrenz bietet verschiedene Vorteile**
 - Dichteres Straßennetz als Schienennetz
 - Keine Maut auf Bundesstraßen B, Landesstraßen und Gemeindestraßen – Bahn erhebt überall IBE ein
 - Viel weniger Regulierung im Straßenverkehr → höhere Flexibilität
 - Unvollständige Internalisierung vieler Straßenkosten
 - Gesetzliche Organisationsvorgaben für die ÖBB bis in die Dritte Organisationsebene und dadurch auch Variabilisierung von Fixkosten, wodurch eine flexible Deckungsbeitragsrechnung erschwert wird.

VERTEILUNGSKURVE EWW (OHNE KV UND OHNE TRANSIT) 2014



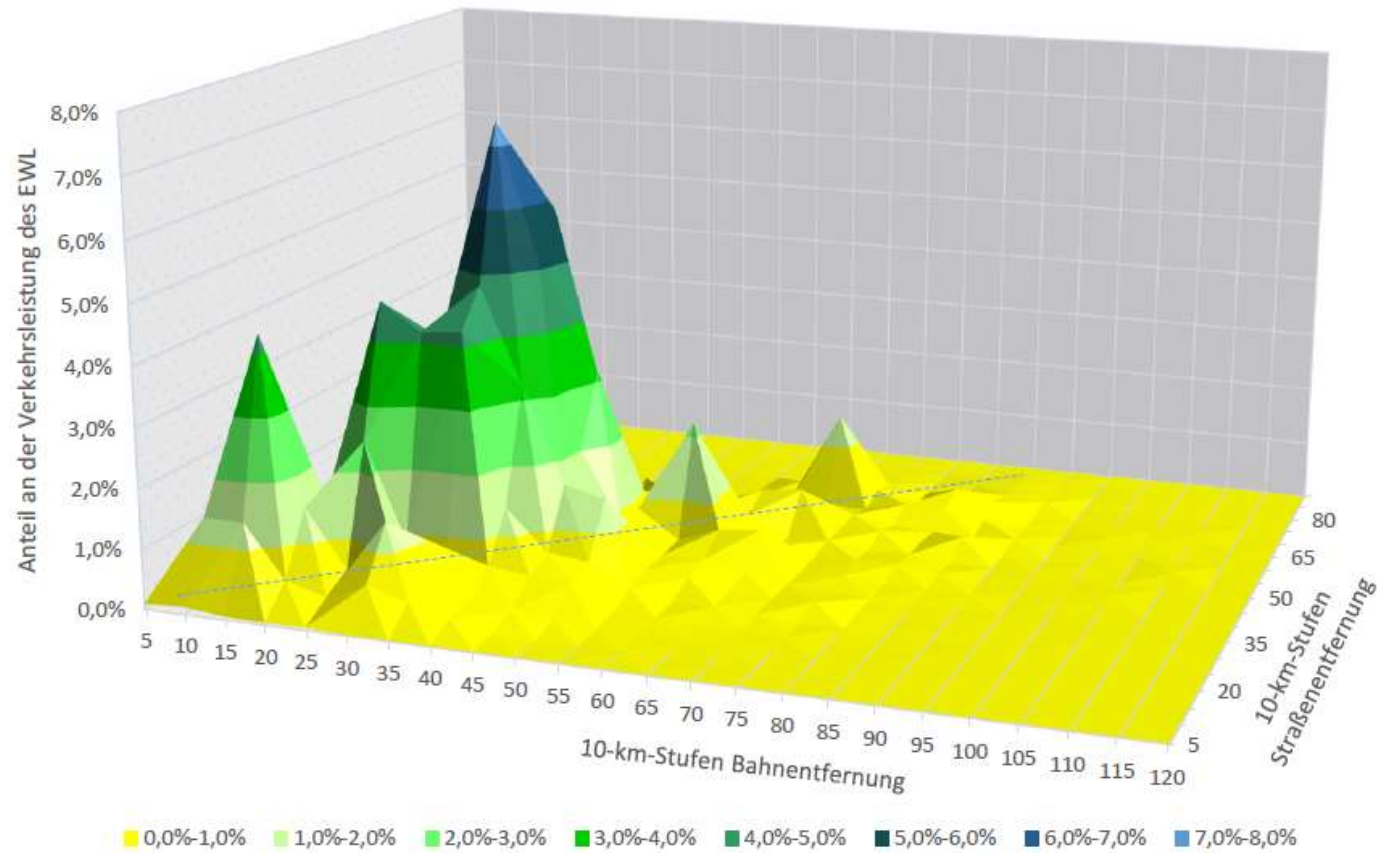
Infrastrukturnachteil der Bahn: SCHIENEN-KM : STRASSEN-KM

		Straßen 10er Stufe																	
		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90
Eisenbahn 10er Stufen	5	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	10	0,1%	1,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	15	0,1%	1,4%	4,3%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	20	0,0%	0,5%	1,5%	1,4%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	25	0,0%	0,3%	0,5%	2,5%	4,6%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	30	0,0%	0,6%	1,4%	0,9%	4,2%	3,9%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	35	0,0%	0,4%	0,5%	0,8%	4,2%	4,8%	1,1%	1,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	40	0,0%	0,2%	0,3%	0,6%	1,4%	3,2%	5,2%	5,9%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	45	0,0%	0,0%	0,2%	0,5%	0,7%	1,6%	2,0%	3,2%	0,9%	0,1%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	50	0,0%	0,0%	0,1%	0,5%	0,6%	1,5%	0,7%	0,9%	0,5%	0,7%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	55	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,3%	0,4%	0,4%	2,2%	0,5%	0,5%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	60	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,3%	0,4%	0,7%	0,4%	0,5%	0,7%	0,1%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	65	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,2%	0,7%	0,2%	0,1%	0,8%	0,1%	0,1%	1,5%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
	70	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
	75	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	80	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,2%	0,4%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%
	85	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,3%	0,0%	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%
	90	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
	95	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	100	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
105	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
110	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
115	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
120	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	

Färbung ist die Betonung der Gewichtung (hier in %) der betreffenden Relation
(je höher der Anteil desto kühlere Farbe wurde gewählt)

SCHIENEN-KM : STRASSEN-KM

gewichtete Häufigkeit der Entfernungsrelationen Straße zu Bahn aufgrund des Umweges auf der Schiene infolge der geringeren Netzdichte der Bahn



Kompensation eines Teils des Kostennachteils durch öffentliche Förderungen

Untersuchung für die SCHIG mbH
durch

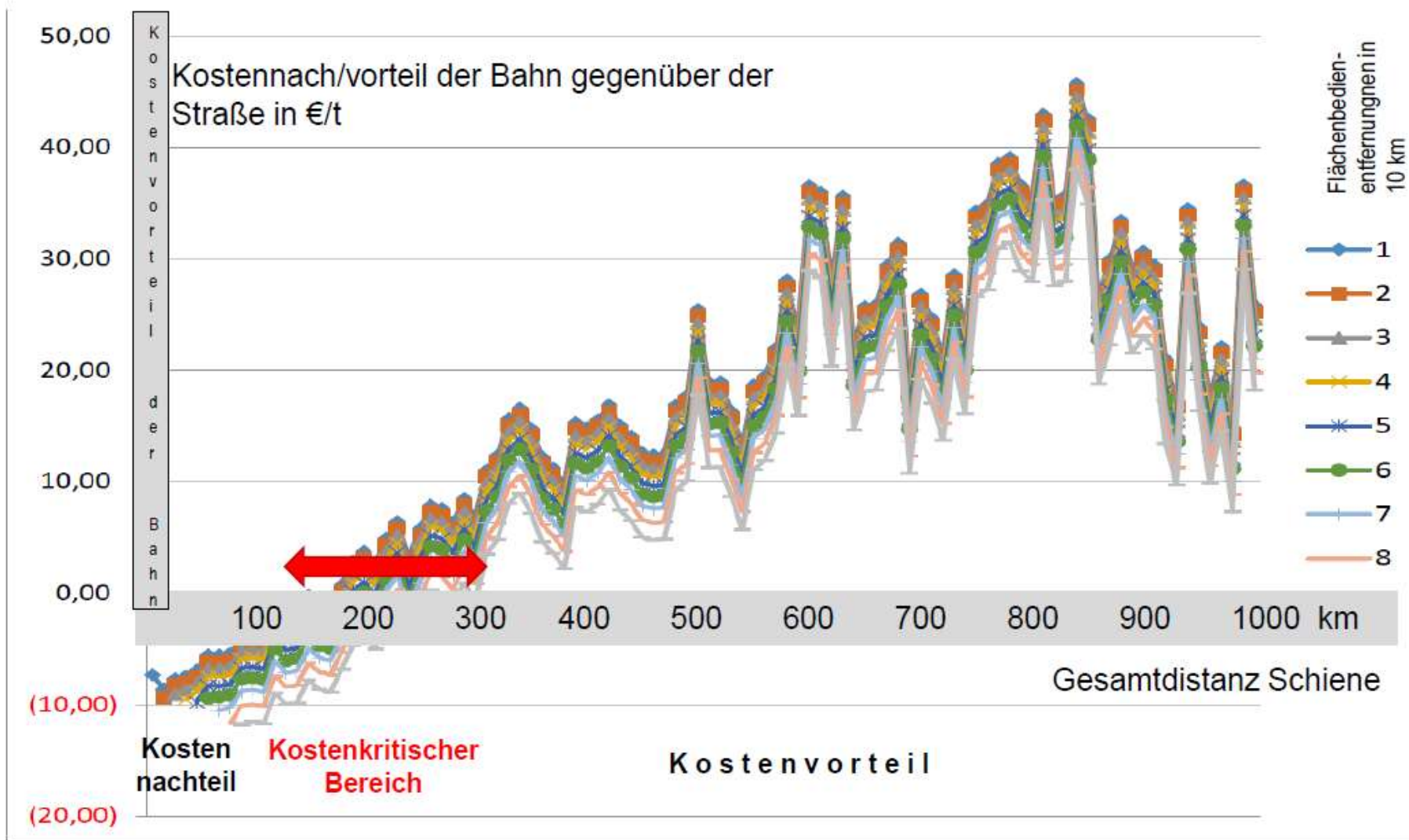


und



Ziel: Optimierung des Einsatzes der Fördermittel
für den EWW
(bei gleicher Höhe der Gesamtförderung für den EWW)

KOSTENNACH/VORTEIL DER BAHN



Ab einer Entfernung, die einmal Österreich durchmisst, sinkt der Kostenvorteil wieder ab.

Basis: ca. 50.000 berechnete Kostenvergleiche repräsentativer Relationen (repräsentativ aufgrund tatsächlicher Häufigkeit)

OPTIMIERUNGSZIEL DER FÖRDERUNG

Gesucht: Kombination von Förderparametern, welche

- möglichst hohe Anteile an Verkehren in tkm mit Kostenvorteil Bahn liefert

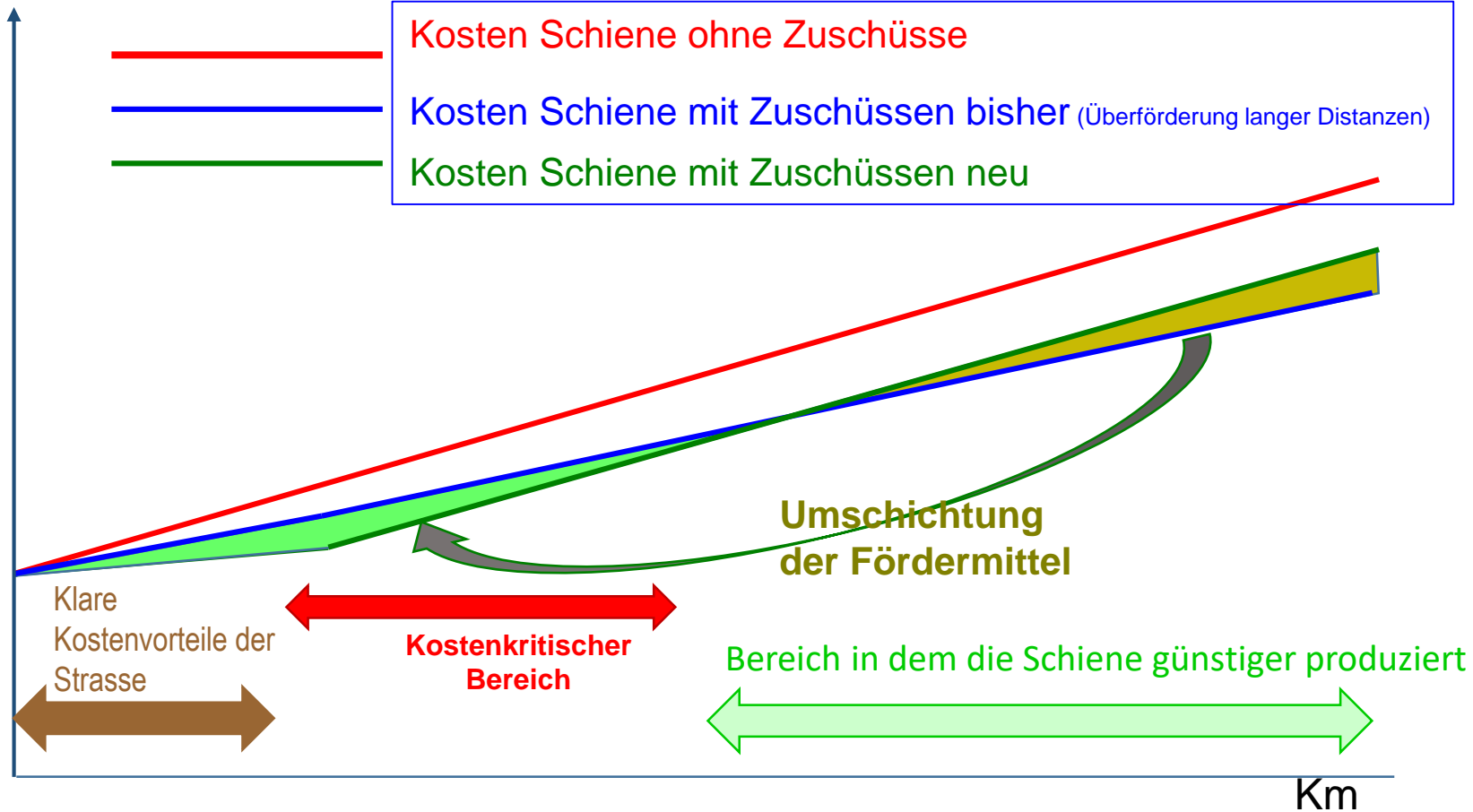
und

- bei der die Gesamtförderhöhe gleich bleibt.

Überdies sollte die Flächenbedienung verstärkt werden.

THEORETISCHE (linearisierte) LÖSUNGSIDEE

Kosten allgemein



Um zu einem Optimum zu gelangen, wurden über 55 Förderungsvarianten berechnet.

Gefördert werden Fahrten ausschließlich auf österreichischem Staatsgebiet und KEIN Transit.

1. Auf österreichischem Staatsgebiet wird jedenfalls gefördert:

- die „erste Meile“ (zwischen der inländischen Verladestelle und dem ersten inländischen Knoten) bis maximal 100 km Distanz **UND**
- die „letzte Meile“ (zwischen dem letzten inländischen Knoten und der inländischer Entladestelle) bis maximal 100 km Distanz

(im Inlandverkehr daher günstigstenfalls 2x bis 100 km). („Knoten“=*hier: Übergang zu einem anderen Zug*).

2. Ist die sich aus dem Punkt 1. sich ergebende geförderte Länge kürzer als 120 km, dann wird die Strecke zwischen

- ersten und letzten Knoten (beim Inlandverkehr) oder
- ersten Knoten und Grenzübertritt (beim internationalen Versand) oder
- Grenzübertritt und letzten Knoten (beim internationalen Empfang)

über eine solche Länge gefördert, dass die gesamte geförderte Länge (inkl. „erster und letzter Meile“) **120 km nicht übersteigt**. Beträgt **die sich aus Punkt 1. ergebende Länge 120 bis 200 km**, dann wird nur die sich aus Punkt 1. ergebende Länge gefördert.

Jeder km wird nur einmal gefördert.

Der Fördersatz für beide Förderbereiche (Punkt 1. und 2.) beträgt **€ 22,07 pro 1000 Tonnenkilometer**.



Vereinfacht ausgedrückt:

Die Förderung konzentriert sich auf den Bereich der „ersten“ und „letzten“ Meile (jeweils bis 100 km) – und falls diese sehr kurz ausfällt weiter bis auf insgesamt max. 120 km; weitergehende Verkehre sollen nur bis zu diesen Kilometergrenzen gefördert werden, da der Langlauf ohnehin eher wettbewerbsfähig ist.

Das ist kein spezielles Nebenbahnförderprogramm – aber ein Förderprogramm, dass (auch) den Flächenverkehr begünstigt.

Dieser Vorschlag

- fordert ein stärkeres Engagement in der Fläche und das Bemühen um neue Verkehre,
- verlegt die Förderungen von einem „sicheren“ Bereich (dort wo auf Grund des bestehenden Kostenvorteils aufgrund großer Transportentfernungen ohnehin Wettbewerbsvorteile der Schiene bestehen) in einen „unsicheren“ Bereich, wo um den Markt gekämpft werden muss.

Daher ist - verständlicherweise - seitens des Hauptfördernehmers keine Begeisterung für diese Änderung gegeben.

Andererseits wirkt ein **Anreizsystem** nur dort effektiv, wo bisher zu wenig Anreiz gegeben war, während dort, wo der Erfolg ohnehin gegeben ist, eine zusätzliche Förderung eher nur ein Pauschalgeschenk ohne besonderen Leistungsanreiz darstellt.

Daher: Verlagerung der Förderung vom sicheren in den umkämpften Bereich.

Neben der reinen Förderpolitik für den EKV sind auch **ergänzende Begleitmaßnahmen** (nicht nur für Nebenbahnen) notwendig:

- **Beseitigung der Schienendiskriminierungen**
 - Gleiche Vorschriften für alle Verkehrserreger (wie sie dzt z.B. für Schienenverkehrsbaustellen gelten)
 - Beseitigung von speziellen gesetzlichen Organisationsvorgaben für die ÖBB, die über denen bei anderen Bahnen hinausgehen
- **ÖKO-Verkehrsgütesiegel**
- Umfassende Analyse und Verbesserungsmaßnahmen zur Nutzung von **Anschlussbahnen und Verladestellen** (z.B. Agglomeration von Verladefunktionen, Bildung von Clustern, Ansiedlungspolitik, Flächenwidmung....)
- **Planbarkeit und Zuverlässigkeit erhöhen:** Wagenmitnahme und –abnahme, zuverlässige internationale Freight-Korridore (inkl. internationaler Baubetriebsplanung und transparenter internationaler Streckenverfügbarkeit); generell bessere internationale Koordination der Regelungen und Einschränkungen; praxisnahe und über die Technik hinausgehende Interoperabilität (Technik, Gesetze, Betrieb, Förderungen, Steuern...)
- **Elektrifizierungsprogramm** zur Beseitigung von Dieselinseln
- **Variabilisierung von Straßenfixkosten; Ökologisierung der Steuern**

Jede Nebenbahn hat

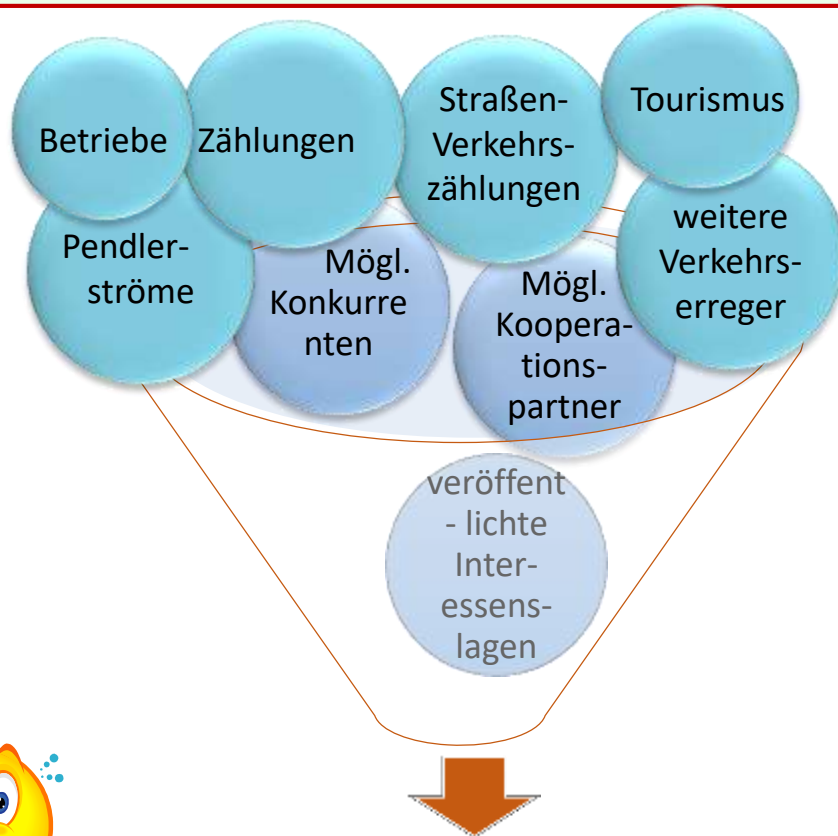
- ihre eigene Topographie,
- ihr eigenes Umfeld in Hinblick auf
die Wohnbevölkerung,
die Arbeitsplätze,
die Wirtschaftsstruktur im Einzugsbereich,
- ihre eigene Trassierung und technische Ausstattung
- u.s.w. und

ist zumeist **mit keiner anderen unmittelbar vergleichbar**.

Daher kann auch ihre Weiterentwicklung nicht in einer Routinearbeit nebenbei erfolgen, sondern erfordert ein Eingehen auf die speziellen Rahmenbedingungen, Voraussetzungen, Chancen und Risiken.

Exkurs NEBENBAHNEN (1. Stufe) Analyse 1

Für jede Nebenbahn gesondert:



**Verkehrspotenziale 1
Analysebericht**

Falls möglich: Vorentscheidung

Einsetzen: Nebenbahnentwicklungsmanager (Projektleiter)

EINE vom Kerngeschäft der ÖBB unabhängige u. temporäre Organisationseinheit für ALLE Nebenbahnen:



- ✓ Konzentration der Verantwortung auf eine Hauptaufgabe
- ✓ Gesunde und unabhängige Basis für Verhandlungen mit den Regionen
- ✓ Konzentration der vorhandenen Nebenbahnmittel



Exkurs NEBENBAHNEN (2. Stufe) vertiefte Analyse und Entwicklungsplanung je Nebenbahn

Region

Regionale Interessenslagen und Bereitschaften



Wirtschaft

Betriebe erheben, Bereitschaften der Betriebe erkunden

Analyse

Vertiefte Analyse (weitere Potenziale und vertieftere Absicherung der Ergebnisse, Nachnutzungsmöglichkeiten, Chancen, Risiken)

Entscheidung

Entscheidung durch den Eigentümer der Nebenbahn
→ Auswahl des Projektmanagements für die nächsten Schritte

Planung

Nachnutzungsplanung (Kostenpläne, Zeitpläne, Personalpläne)

Verhandlungen

Verhandlungen mit den Regionen und der Wirtschaft → **paktierte ENTSCHEIDUNG**



Bericht

Planungsbericht als Umsetzungsgrundlage

Umsetzung

Umsetzung durch die Eigentümer der Nebenbahn und die Paktpartner
→ Auswahl des Projektmanagements für die Umsetzung der Entscheidung

Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Die Frage ist jedenfalls NICHT:

Stirbt der Bahngüterverkehr in der Fläche?

Sondern es stellt sich vielmehr die Frage:

Will man den Bahngüterverkehr in der Fläche sterben lassen?

