

Chancen für Regionalbahnen

Wirtschaftliche Aspekte

Walter Brenner



Es gilt das gesprochene Wort.

02. April 2019

Wozu Infrastruktur

Infrastruktur (von lateinisch *infra* ‚unterhalb‘ und *structura* ‚Zusammenfügung‘)
Infrastruktur ist daher jenes **Zusammengefügte**, welches die **Basis für etwas** darstellt.

Eigenschaften

- Infrastruktur ist meistens teuer.
- Ihre Herstellung dauert zumeist länger.
- Ihre Nutzung ist zumeist für einen längeren Zeitraum vorgesehen.
- Sie reicht daher in eine **ungewisse Zukunft**.
- Die Genehmigungsverfahren für Infrastruktur sind meistens strenger als von dem, wofür es die Basis ist. Daher muss sie meist auch mehr Auflagen erfüllen.

Infrastruktur ist die **Basis für Optionen** (=Wahlmöglichkeiten)

Infrastruktur ist eine **wichtige Basis für die wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeit des Ganzen**.

Daher ist die Fragestellung des isolierten betriebswirtschaftlichen Nutzens von Kanalisation, Trinkwasserversorgung, Straßen und Eisenbahninfrastruktur usw. nicht relevant – **WICHTIG** ist die Wirtschaftlichkeit, die Ordnungs- und Zweckmäßigkeit.

Zweck der Infrastruktur

Der **Zweck der Infrastruktur** ist die **Basis für die Entwicklungsmöglichkeit (=Optionen) des Ganzen** zu sein.

Aufgrund der **Ungewissheit** der **Zukunft** ist **Infrastruktur die Basis für künftige (= ungewisse) Optionen.**

Stichwörter: **Zukunft, ungewiss, Optionen**

**Altbekannt aber immer wieder negiert:
Zukunft ist unbekannt**

Niemand weiß, was sein wird.

**Man kann
höchstens (!) mit
WAHRSCHEINlichkeiten
auf Basis bekannter Tatsachen arbeiten.**



Vergangenheit Zukunft

Infrastruktur „optimieren“ bei knapper Kassa

KLASSISCHER Irrglaube

>> Weil man meint, sich das Ziel mit mehreren Optionen nicht leisten zu können, muss man die knappen Mittel „maßgeschneidert“ verwenden!

Man ist also wirtschaftlicher, je „maßgeschneiderter“ eine Lösung beispielsweise DEN optimierten Fahrplan ist!<<

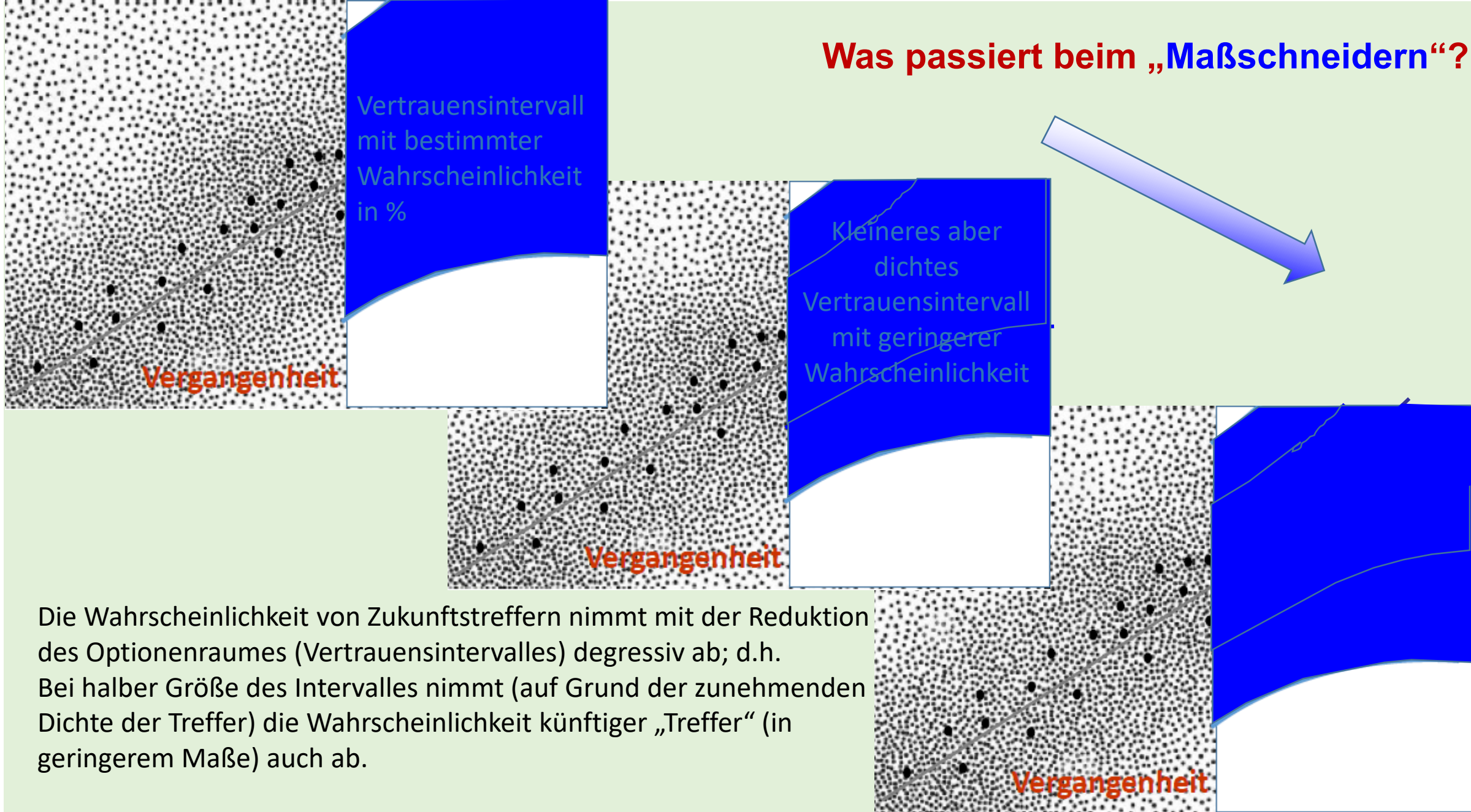
Dem ist ENTGEGENZUHALTEN:

Das einzige Sichere an der Zukunft ist, dass sie unbekannt ist.

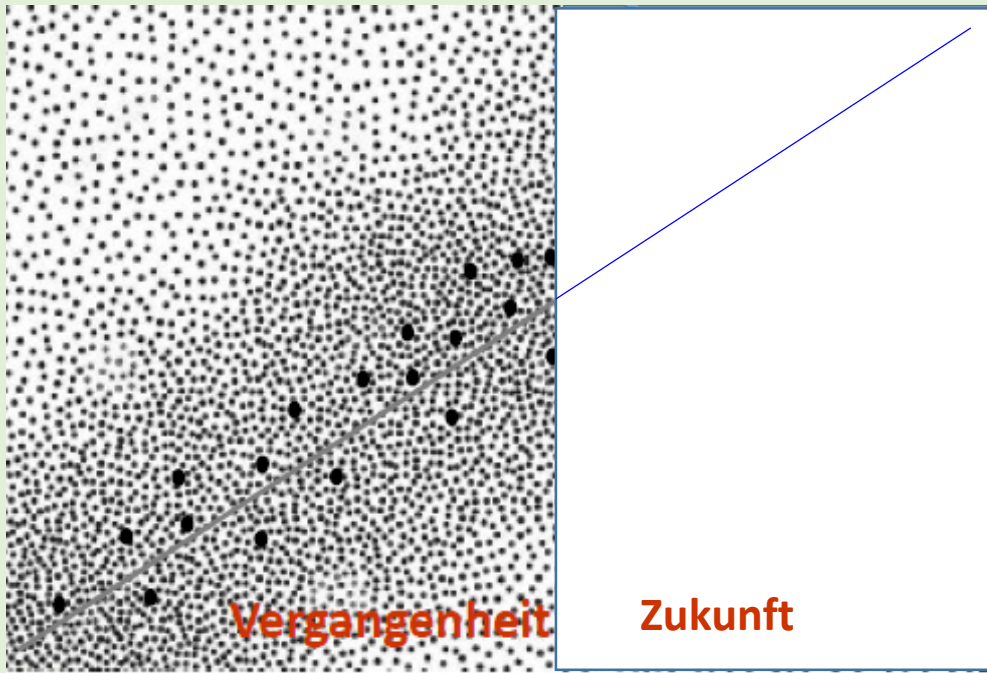
Man kann zur **sorgfältigen Vorbereitung (!)**
mit
WAHRSCHEINLICHKEITEN
auf Basis bekannter Tatsachen arbeiten.



Was passiert beim „Maßschneidern“?



Die Wahrscheinlichkeit von Zukunftstreffern nimmt mit der Reduktion des Optionenraumes (Vertrauensintervalles) degressiv ab; d.h. Bei halber Größe des Intervalles nimmt (auf Grund der zunehmenden Dichte der Treffer) die Wahrscheinlichkeit künftiger „Treffer“ (in geringerem Maße) auch ab.

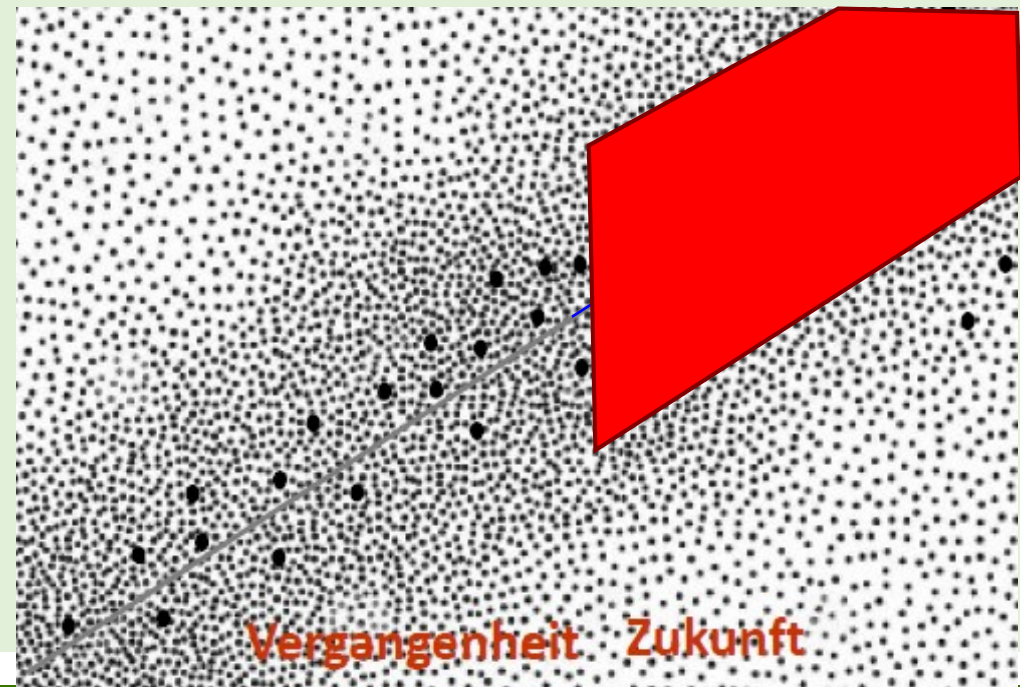


Setzt man diese Vorgangsweise des Maßschneiderns bis zum „Optimum“ fort, erhält man **statt eines Intervalles eine Linie** (d.h. eine einzige „theoretische Option“) mit **Trefferwahrscheinlichkeit „0“**. **Damit wird „slim“ zu „schlimm“**, denn man hat die **Garantie, eine völlig vergeudete Infrastrukturentscheidung gesetzt zu haben.**

Man kann **zukünftige Bedürfnisse nur „einfangen“** wenn, man eine **Basis** schafft, die **möglichst viele Optionen** ermöglicht.

Das gilt für Haupt- UND Nebenbahnen.

Buddha: **Die Samen der Vergangenheit sind die Früchte der Zukunft.**



Erfolgreiches Beispiel

Die 4-gleisige Westbahn Wien – Linz

- Auftrag aus 1989: **einige Begradigungsbauwerke zur Erzielung der Fahrzeiten für den NAT 91** (alten Streckenteile → Radwege)
- Kurz vor Abriss der alten Teile: Entscheidung **Kapazitätssteigerung für den** (damals sehr erfolgreichen) **Güterverkehr**
- 1993 Verordnung des Verkehrsminister (BGBl 1993/535): **4-gleisige Westbahn** zur Errichtung durch die HL-AG
- Trassierung **für schwere Güterzüge UND schnelle Reisezüge** mit Kapazität für **zusätzlichen Nahverkehr**.

Der ERFOLG der in Betrieb genommenen Hochleistungsstrecke gibt uns heute recht.

Misslungene Beispiele

(1) Attnang Puchheim – Salzburg

- 1990 Verordnung des Verkehrsministers (ursprünglich wie Wien – St. Pölten) **als neue HL-Strecke geplant** (BGBl. 1990/107)
- 2001 auf Betreiben der Länder OÖ und Salzburg **zurückgestellt** - „in Hinblick auf die langfristig absehbare Verkehrsentwicklung nicht notwendig“
- 2015 ÖBB-GD: **2025+ Kapazitätsüberschreitungen > 100%** in Straßwalchen – Salzburg

Derzeit laufen Planungen für Ausbauten in Salzburg.

(2) Graz – Spielfeld

- 1956 von zweigleisig **auf eingleisig rückgebaut**.
- 2001 Verordnung der Verkehrsministerin: **Planung 2-gleisigen Ausbaues** (BGBl 2001 II/306)

Diese Planung ist noch nicht abgeschlossen.

Regionalbahnen

Geschichte der Regionalbahnen in Österreich = **Geschichte von Schließungen oder Teilschließungen** allerdings fast nur im Bereich der ÖBB; selten Erweiterungen (z.B. Flughafenschnellbahn und Parndorf-Kittsee).

Länge **Privatbahnen** 591km (E 2000) Amt. Eisenbahnstatistik

594km (2016, ohne NÖVOG und NÖSBB) SCG

→ Annähernd unverändertes Netz (ausg. z.B. Zubau Trimmelkam – Ostermiething und Durchbindung in Gmunden und Übernahme der Pinzgauer Bahn durch SLB)

ÖBB: Eine Aufzählung würde den Rahmen des Vortrages sprengen, kann aber in der Österreichischen Verkehrszeitschrift –2016 Heft 1-2 und Heft 3 nachgelesen werden.

Situation der Regionalbahnen in Österreich

- :

- Geringes Aufkommen durch dünne Besiedelung bzw. häufig auch schwache Wirtschaft
- Straße (B-, L- und G-Straßen) gratis (keine Maut); Schiene hebt IBE ein
- Stückzahlen für PKW und LKW viel größer als Stückzahlen für Nebenbahntriebwagen
- Straßenfahrzeuge kurzlebiger und daher schneller an neue Technologien anpassbar
- Internationaler Rückzug vom Einzelwagenverkehr – derzeit keine technologische Lösung in Vorbereitung
- Förderung des KV ←Konkurrenz→ Förderung EWLK
- Keine Parkplatznot für PKW am Land

+ :

- Landwirtschaftliche Güter sind eher bahnaffin, insbesondere Holz; auch Tagbaubergwerke
- Topographie der Täler verdichtet die Siedlungsstruktur und bündelt den Verkehr
- Bei entsprechender Organisation ist eine kostengünstige Betriebsführung im Vergleich zum Hauptnetz möglich (wenig Zugkreuzungen)

Jede Regionalbahn ist anders!

→ **Es gibt nicht DAS Allheilmittel für Regionalbahnen – jede ist gesondert zu betrachten und zu lösen.**

Einige charakteristische Typen – Talbahnen - z.B. Wöllersdorf – Gutenstein

Struktur:

Besiedelung längs der im Tal verlaufenden Bahn, einige alte Industriebetriebe (Ortmann, Oed, Wopfing) sichern den Erhalt der Schieneninfrastruktur, Holzverladung (Gutenstein)

Auspendler Richtung Wiener Neustadt und Wien (Umsteigen in Wiener Neustadt)

Bahnparalleler Busverkehr

Zielnetz 2025+: Abschneiden bei Pernitz (letzter großer Industriebetrieb in Ortmann nahe bei Pernitz)

Spezielle Prognose: Gutenstein kann sich nicht Richtung Talschluss entwickeln (zu schmal) sondern wächst der Richtung Bahnhof → Zielnetzüberlegungen waren daher **falsch**

Verlegung der Holzverladung von Gutenstein nach Pernitz führt zu längeren LKW-Fahrten

Aktuell: Angebotsverdichtung am Nachmittag durch zusätzliche REX-Züge und Verkehrsdienstevertrag für die gesamte Strecke

Verbesserungspotenzial:

- REX-Züge gehören bei der BEVÖLKERUNG ENTSPRECHEND beworben (nicht nur an den Bahnhöfen)
- Umständliche Bedienung der Fahrscheinautomaten wirkt prohibitiv (überall)
- Busverkehr sollte als Zubringerverkehr (Rohr – Gutenstein) sowie als Querverkehr (Pottenstein – Pernitz; Puchberg – Miesenbach; Berndorf – Piesting; Winzendorf - Piesting) und nicht als Parallelverkehr geführt werden.
- Elektrifizierung und Durchbindung der Züge als REX nach Wien

Einige charakteristische Typen – Burgenland - z.B. Neusiedler Seebahn

Struktur:

Durch Osteinfälle in Dörfern konzentrierte Besiedelung; Bahn liegt zumeist am Rand der Orte (Neusiedl, Weiden, Gols u.w. bis Pamhagen; Ausnahme : Mönchhof)

landwirtschaftliche Großbetriebe; Gleise zu großen Lagerhäusern meist abgetragen oder zumindest Weichenverbindung abgetragen

Auspendler Richtung Neusiedl, Bruck und Wien

Durchbindung der Züge bis Wien Hbf (ab Neusiedl als REX) ✓; bahnparalleler Busverkehr in weiten Abschnitten

Zielnetz 2025+: Keine Beschränkung im PV-Verkehr

Aktuell: Angebotsverdichtung am Nachmittag durch zusätzliche REX-Züge

Verbesserungspotenzial:

- Takt derzeit hinkend
- Busverkehr sollte als Zubringerverkehr und nicht als Parallelverkehr geführt werden.
- Zugänge zu den Stationen im Zuge der Modernisierung teilweise künstlich verlängert (drastisch bei der Pannonia Bahn z.B. Schützen a.G.)
- Wanted: Güterverkehrslösung für landwirtschaftliche Großbetriebe

Einige charakteristische Typen – Verbindungsstrecken

Verbindungen zwischen zwei Strecken bieten Zusatzoptionen, deren Unterbrechung besonders viele Optionen unterbindet

z.B.

- Wechsel-Thermenbahn (ausgedünnt)
- Laa – Zellerndorf (kein PV; GV Laa a d Th - Wulzeshofen)
- Gerichtsberg (stillgelegt und an NÖVOG abgetreten)

SONDERFALL:

Durch Hochleistungsstrecken ersetzte Verbindungen:

- Wien – Linz: Hier wurden die ursprünglich als Radwege vorgesehenen alten Zwischenstücke als Basis für eine nunmehrige Viergleisigkeit belassen
- Semmering: §15a-Vertrag Bund-Land und Weltkulturerbe
- St. Paul – Eis-Ruden (Teil der Jauntalbahn): seitens der ÖBB ist ein Abtrag vorgesehen (Details widersprüchlich); wir empfehlen eine Elektrifizierung mit beidseitiger Einbindung

POSITIVBEISPIEL:

Durchbindung Traunseebahn zur Gmundner Straßenbahn zur Stadt-Regio-Tram

GRUNDSÄTZLICHES

Jede Nebenbahn hat

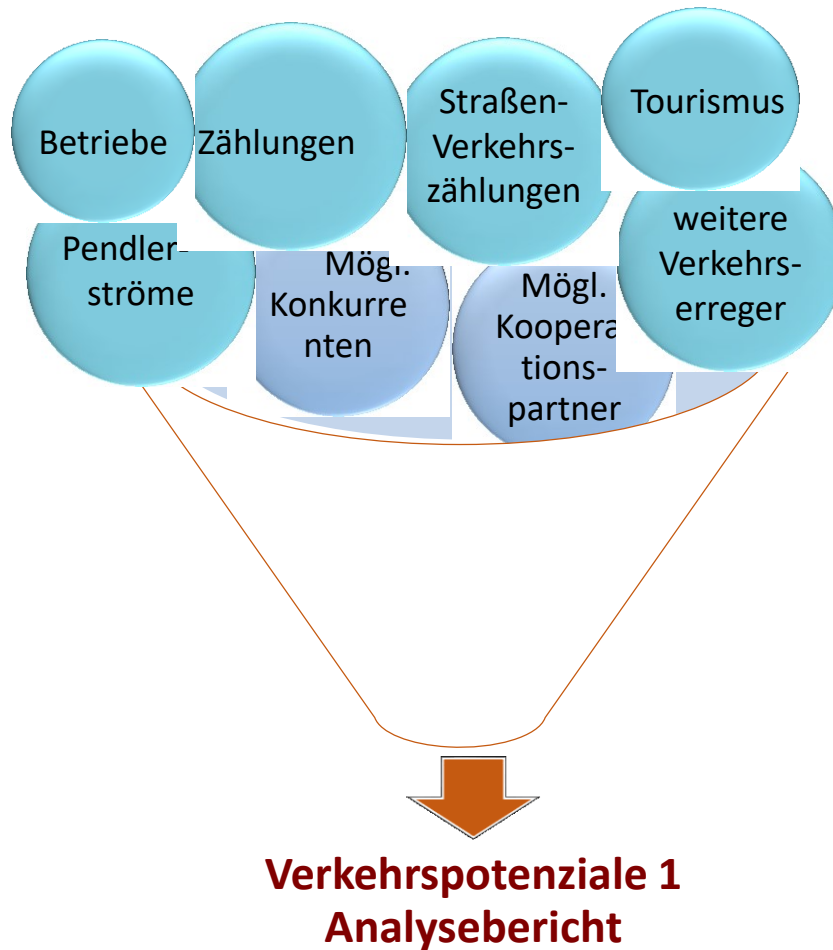
- ihre eigene Topographie,
- ihr eigenes Umfeld in Hinblick auf die Wohnbevölkerung, die Arbeitsplätze, die Wirtschaftsstruktur im Einzugsbereich,
- ihre eigene Trassierung und technische Ausstattung
- u.s.w. und

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

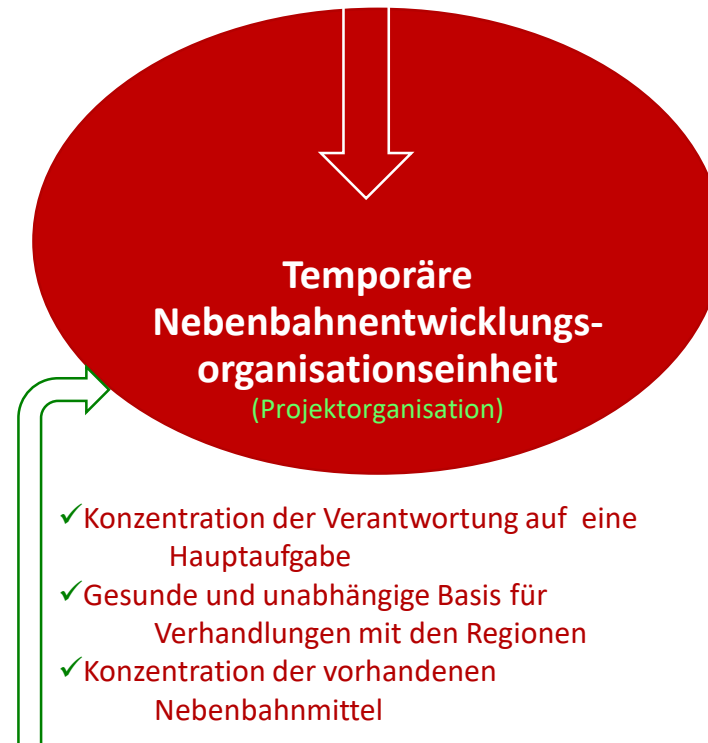
Daher kann auch ihre **Weiterentwicklung** nicht in einer Routinearbeit nebenbei erfolgen, sondern erfordert ein Eingehen auf die speziellen Rahmenbedingungen, Voraussetzungen, Optionen, Chancen und Risiken.

Untersuchungsprogramm für Weiterentwicklungen

Für jede Nebenbahn gesondert:



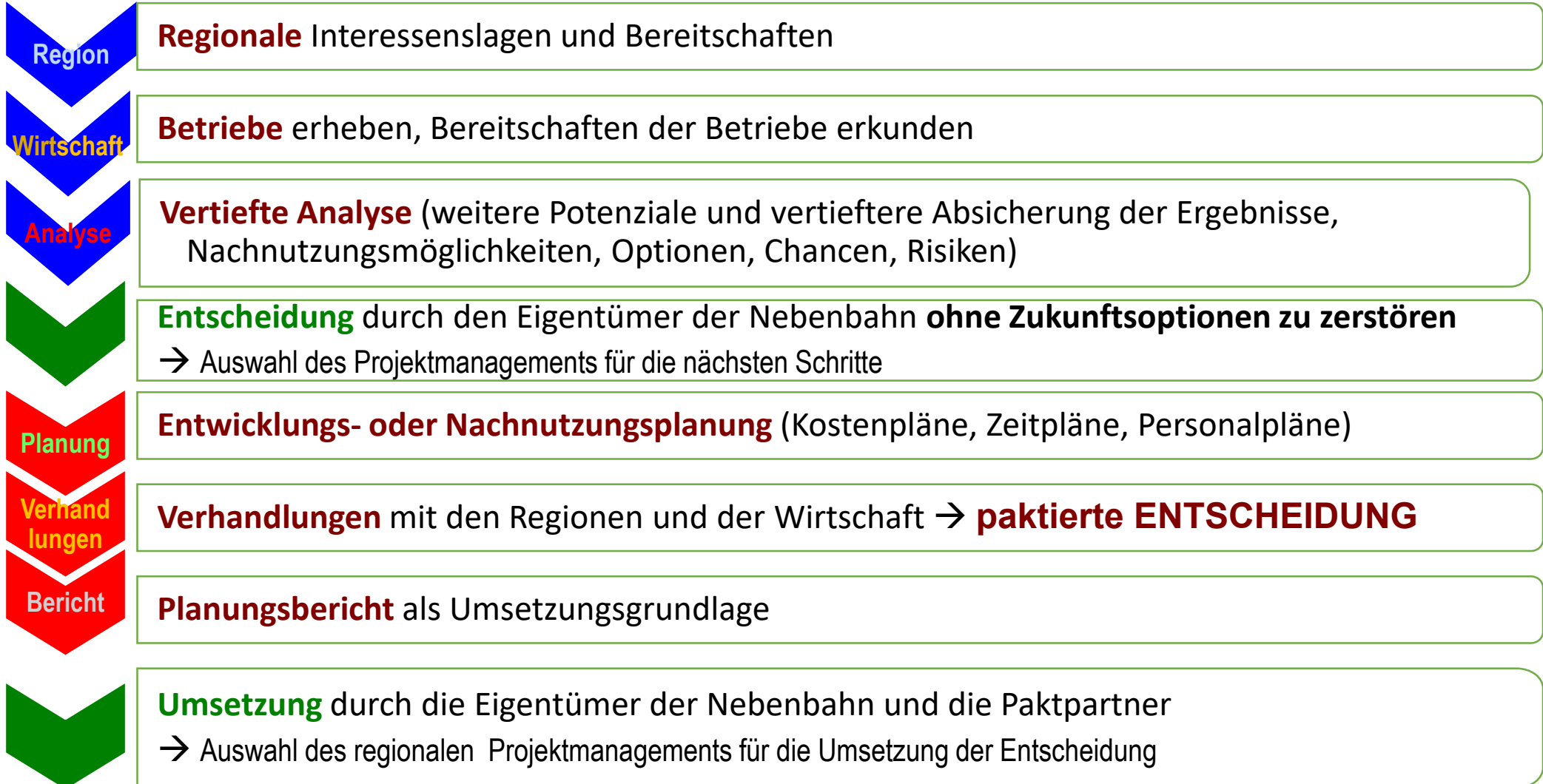
EINE vom Kerngeschäft der ÖBB unabhängige u. temporäre Organisationseinheit für ALLE Nebenbahnen:



Einsetzen: Nebenbahnentwicklungsmanagement (Projektorganisation)

Untersuchungsprogramm NEBENBAHNEN (2. Stufe) vertiefte Analyse und Entwicklungsplanung

je Nebenbahn möglichst dezentral



Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Vorwärtsstrategie für Regionalbahnen

Du kannst die Zukunft nicht vorhersagen, aber du kannst sie mitgestalten.

- **Elektrifizierung und Einfädeltakt** auf die Hauptstrecke, dort, wo es auf der Hauptstrecke ein attraktives Pendlerziel gibt (z.B. alle Nebenbahnen von Wiener Neustadt und Leobersdorf Richtung Wien; Radkersburger Bahn Richtung Graz), statt eines Umsteigetaktes -- in der Schweiz sind die meisten Nebenbahnen elektrisch
 - Positivbeispiele: Pamhagen – Wien, Westbahn nach Wien Mitte, Züge Hartberg - Wien
- **Durchbindung der Züge entsprechend der Kundenströme**
 - Positivbeispiel: Südbahnwieselzüge Payerbach – Breclav durch Schnellbahn
- **Autonomes Fahren** besonders einfach bei Regionalbahnen
 - im Personenverkehr durch umgerüstete Serienfahrzeuge (Positivbeispiel: Test-Strecke Oberwart)
 - Im Güterverkehr durch Roboterkleinfahrzeuge mit automatischer oder ferngesteuertem Kupplungsroboter (Voraussetzungen: Reinternationalisierung des EWL-Angebotes; Wiedererrichtung der abgetragenen Weichenverbindungen) – Innovationsfreudigkeit fehlt derzeit
- **Regionale unabhängige (!) Managements** mit Entscheidungsgewalt Positivbeispiel: viele „Privat“bahnen
- **Services im Zug** (derzeit nur Basisservice in Schnellzügen) (die Bevölkerung wird immer älter und hat gleichzeitig immer größere Mobilitätsansprüche zu erfüllen) **inkl. Fahrkartenverkauf** (ohne Aufschlag)
- Nutzung aller **Digitalisierungsentwicklungen** – Schaffung von **Brain-Trusts für neue Technologien.**
- **Tarifvereinfachungen** und Beseitigung von Verkaufsbarrieren
- **ÖBB-Bus** in die **regionalisierten** Bahnpersonenverkehrsmanagements eingliedern statt Austöchterung
- Liegenlassen von nicht genutzten Gleisen als **Option für spätere Entwicklungen**