

Empfehlung Nr. 11

Empfehlung zur Nebenbahnfrage

Beschluß: 11. Sitzung am 24.06.1980

Ausführliche Informationen:

Die Nebenbahnen in Österreich - ihre verkehrs- und raumwirtschaftliche Bedeutung; ÖROK-Schriftenreihe Nr.22, Wien 1981

Globalanalyse und vergleichende Einzelbewertung, ÖROK-Schriftenreihe Nr. 22a, Wien 1980 (vergriffen)

Standort + Markt Beratungsgesellschaft mbH: Güterverkehr; ÖROK-Schriftenreihe Nr. 22b, Wien 1980 (vergriffen)

Analyse Personenverkehr; ÖROK-Schriftenreihe Nr.22c, Wien 1980 (vergriffen)

Prognose Personenverkehr; ÖROK-Schriftenreihe Nr. 22d, Wien 1980 (vergriffen)

Bewertungsergebnisse und Empfehlungen; ÖROK-Schriftenreihe Nr. 22e, Wien 1980 (vergriffen)

Kartenband; ÖROK-Schriftenreihe Nr. 22f, Wien 1980 (vergriffen)

Die ÖROK empfiehlt den verantwortlichen Stellen die von der ÖROK zur Nebenbahnfrage in Auftrag gegebenen Gutachten¹⁾ als eine wesentliche Entscheidungsgrundlage, da es sich um eine Arbeit von hohem Detailliertheits- und Konkretheitsgrad zum Problemkreis Nebenbahnen handelt. Wie weit den Vorschlägen der Gutachter gefolgt werden kann bzw. welches Gewicht den Kriterien innerhalb der vorzunehmenden Beurteilung beizumessen sein wird, bleibt letztlich den politischen Entscheidungen vorbehalten.

Anhang

1. Gesamtbewertung der Nebenbahnstrecken

Für die Ermittlung der Notwendigkeit des Nebenbahnbetriebes auf 44 Strecken oder 93 Streckenteilen wurden sechs Hauptkriterien (Güterverkehr-Nachfrage, Personenverkehr-Nachfrage, Raumordnung, Krisensicherheit, Kosten-Erlöse und Investitionen) einem nutzwertanalytischen Bewertungssystem unterworfen, das vor allem der übersichtlichen Ableitung und Gliederung der ausgesprochenen Empfehlungen dienen sollte.

Jedes der Hauptkriterien gliederte sich in mehrere Teilkriterien. Die nachfragebedingten Hauptkriterien wurden mit Leistungsindikatoren sowie mit Ist- und Prognosenachfrage beschrieben. Im Hauptkriterium Raumordnung wurden Lage- und Erreichbarkeitsverhältnisse bewertet, beim Hauptkriterium Krisensicherheit wurde das Ausmaß der Nachfragesteigerung im Fall einer Treibstoffverknappung oder Krisenversorgung gemessen. Das Hauptkriterium Kosten-Erlöse vereinigte die Teilkriterien Gesamterlöse und Kostendeckungsgrade (derzeit und künftig) sowie den Zubringerwert. Das Hauptkriterium Investitionen gliederte sich in die Teilkriterien Investitionen in bauliche Anlagen und in Fahrbetriebsmittel.

Der Bewertungsvorgang erfolgte in drei Etappen. Im ersten Schritt wurden die Teilkriterien jedes Hauptkriteriums standardisiert und mit den "Noten" 1-5 versehen und zu einer Gesamtnote zusammengefaßt. Dabei bedeuteten die Noten 1 bis unter 2, daß die Aufrechterhaltung des Verkehrs nicht notwendig ist. Noten zwischen 2 bis unter 3 besagten, daß die Aufrechterhaltung des Verkehrs vertretbar sei, Noten zwischen 3 bis unter 5 bedeuteten, daß der Verkehr erforderlich sei, und bei der Note 5 war die Aufrechterhaltung des Verkehrs unbedingt erforderlich.

Die abschließende Beurteilung der Erhaltungswürdigkeit der einzelnen Nebenbahnen erfolgte zunächst aufgrund der Zusammenfassung der Noten für die Hauptkriterien Personenverkehr - Nachfrage, Güterverkehr - Nachfrage, Raumordnung und Krisensicherheit.

Ergab sich keine eindeutige Empfehlung, d. h. Zuordnung zu den erhaltenswerten oder einstellbaren Strecken, so wurden die Hauptkriterien Kosten - Erlöse und Investitionen zusätzlich herangezogen.

Die Bewertung der Untersuchung erbrachte schließlich folgende Ergebnisse:

- 882 km (61,1 %) Aufrechterhaltung des Gesamtverkehrs
 - 99 km (6,9 %) Aufrechterhaltung des Gesamtverkehrs bei positivem Ergebnis zusätzlicher betriebswirtschaftlicher Untersuchungen durch die ÖBB
- 228 km (15,8 %) Aufrechterhaltung des Personenverkehrs bei positivem Ergebnis zusätzlicher betriebswirtschaftlicher Untersuchungen durch die ÖBB
 - 67 km (4,7 %) Einstellung des Gesamtverkehrs bei negativem Ergebnis zusätzlicher betriebswirtschaftlicher Untersuchungen durch die ÖBB
 - 24 km (1,7 %) Einstellung des Personenverkehrs bei negativem Ergebnis zusätzlicher betriebswirtschaftlicher Untersuchungen durch die ÖBB
- 68 km (4,7 %) Einstellung des Personenverkehrs
- 75 km (5,2 %) Einstellung des Gesamtverkehrs

Von den einzustellenden bzw. einer weiteren Prüfung zu unterziehenden Strecken wurden sechs (135 km) wegen ihrer Fremdenverkehrsbedeutung für einen Gelegenheitsverkehr im Personenverkehr vorgeschlagen (eventuell als Museumsbahn).

¹⁾ Das Beurteilungsergebnis der Gutachter ist dem Anhang und der Karte zu entnehmen.

Die nachstehende Tabelle und die Karte stellen die detaillierten Vorschläge der Gutachter dar.

Empfehlungen nach Teilstrecken:

Für folgende Strecken wird die Aufrechterhaltung des Gesamtverkehrs empfohlen:

NB 1:	Traisen - Kernhof	km
NB 2:	Freiland - Türnitz	36
NB 3.2/3:	Wieselburg a.d. E. - Obergrafendorf	12
NB 4.1-3:	Pöchlarn - Kienberg-Gaming	39
NB 5.2b/c:	Großhollenstein - Waidhofen a. d. Ybbs	38
NB 6:	Gstadt - Ybbsitz	25
NB 7.1/2:	Wittmannsdorf - Pernitz	6
NB 8:	Wr. Neustadt - Puchberg a. Schneeberg	30
NB 9:	Bad Fischau - Brunn - Wöllersdorf	28
NB 10:	Bad Fischau - Brunn - Wöllersdorf	5
NB 10:	Sigmundsherberg - Horn - Hadersdorf a. K.	45
NB 12.1/2a:	Schwarzenau - Waldkirchen a. d. Thaya	31
NB 13.1/2:	Martinsberg - Gutenbrunn - Schwarzenau	58
NB 14.1:	Gmünd NÖ - Alt Nagelberg	11
NB 15:	Alt Nagelberg - Heidenreichstein	14
NB 16.1:	Gmünd NÖ - Weitra	14
NB 17.1a:	Retz - Weitersfeld	18
NB 18.2:	Ernstbrunn - Korneuburg	30
NB 19:	Hohenau - Mistelbach Lokalbahn	28
NB 20.1/2a:	Gänserndorf - Gaweinstal	24
NB 21.2:	Obersdorf - Groß Schweinbarth	18
NB 21.3d:	Zistersdorf Stadt - Zistersdorf	1
NB 22.1:	Enzersdorf b. Staatz - Poysdorf	10
NB 23:	Drösing - Zistersdorf	11
NB 27.1-3:	Wolfsthal - Zentralfriedhof	52
NB 28.1:	Oberwart - Großpetersdorf	11
NB 30.1/2:	(Sopron) - Deutschkreutz - Oberpullendorf	29
NB 32:	Haiding - Eferding - Aschach a.d. Donau	22
NB 33.1-4:	Aigen/Mühlkreis - Linz Urfahr	58
NB 34:	Lambach - Gmunden Seebahnhof	28
NB 35.3:	Grünberg - Garsten	20
NB 36.1:	Zell a. See - Mittersill	29
NB 38:	Arnoldstein - Kötschach-Mauthen	62
NB 40:	Zeltweg - Fohnsdorf	6
NB 41.1:	Vordernberg - Vordernberg Markt	2
NB 42:	Spielfeld-Straß - Radkersburg	31
		<hr/>
		882 km = 61%

Für folgende Strecken wird grundsätzlich die Aufrechterhaltung des Personenverkehrs empfohlen, es ist jedoch vorher zu prüfen, ob nicht betriebswirtschaftliche Gründe eher für eine Einstellung sprechen:

NB 3.1:	Gresten - Wieselburg	km
NB 14.2:	Alt Nagelberg - Litschau	25
NB 16.2:	Weitra - Groß Gerungs	14
NB 17.1b:	Weitersfeld - Langau	30
NB 17.2:	Langau - Drosendorf	9
NB 22.2b:	Großkrut - Dobermannsdorf	14
NB 24.1:	Laa a.d. Thaya - Kadolz - Mailberg	11
NB 24.2b:	Haugsdorf - Zellerndorf	18
NB 25:	Siebenbrunn - Leopoldsdorf - Engelhartstetten	9
NB 28.2:	Großpetersdorf - Rechnitz	23
NB 31.2:	Pettenbach - Wels	15
NB 39:	St. Paul - Lavamiind	28
NB 41.2:	Vordernberg Markt - Eisenerz	13
		19
		<hr/>
		228 km = 15,8%

Für folgende Strecken wird grundsätzlich die Aufrechterhaltung des Gesamtverkehrs empfohlen, es ist jedoch vorher zu prüfen, ob nicht betriebswirtschaftliche Gründe für die Einstellung sprechen:

		km
NB 5.2a:	Göstling a.d. Ybbs - Großhollenstein	20
NB 22.2a:	Poysdorf - Großkrut	8
NB 24.2a:	Kadoiz - Mailberg - Haugsdorf	11
NB 36.2:	Mittersill - Krimml	25
NB 37:	Bregenz - Bezaun	35
		<hr/>
		99km = 6,9%

Für folgende Strecken wird grundsätzlich die Einstellung des Gesamtverkehrs empfohlen, es ist jedoch vorher zu prüfen, ob nicht betriebstechnische und -wirtschaftliche Gründe für einen Auslaufbetrieb bzw. Weiterbestand sprechen (z.B. Verbindungsfunktion):

		km
NB 5.1:	Kienberg-Gaming - Göstling a.d. Ybbs	26
NB 21.3c:	Sulz - Nexing - Zistersdorf Stadt	12
NB 29:	Oberschützen - Oberwart	8
NB 35.2:	Molln - Grünberg	11
		<hr/>
		57 km = 3,9%

Auf folgender Strecke wird grundsätzlich die Einstellung des Gesamtverkehrs empfohlen (der Personenverkehr wurde bereits eingestellt); es ist jedoch vorher noch zu prüfen, ob nicht betriebstechnische und -wirtschaftliche Gründe für einen Weiterbestand des Güterverkehrs sprechen:

NB 35.1:	Klaus - Molln (dzt. Schienenersatzverkehr)	10km = 0,7%
----------	--	-------------

Für die folgenden Strecken wird grundsätzlich die Einstellung des Personenverkehrs empfohlen, es ist jedoch vorher zu prüfen, ob nicht betriebstechnische und -wirtschaftliche Gründe für einen Auslaufbetrieb bzw. Weiterbestand sprechen:

		km
NB 7.3:	Pernitz - Gutenstein	4
NB 21.3b:	Pirawarth - Sulz - Nexing	9
NB 44:	Mürzzuschlag - Neuberg a.d. Mürz	11
		<hr/>
		24 km = 1,7%

Auf folgenden Strecken wird die Einstellung des Personenverkehrs empfohlen:

		km
NB 11:	Göpfritz - Raabs	21
NB 21.4b:	Palterndorf - Dobermannsdorf	2
NB 24.3b:	Pulkau - Sigmundsherberg	9
NB 26:	Breitstetten - Orth a.d. D. (bereits eingestellt)	6
NB 30.3:	Oberpullendorf - Oberloisdorf (bereits eingestellt)	14
NB 31.1b:	Viechtwang - Pettenbach	7
NB 43:	Bierbaum - Neudau	9
		<hr/>
		68 km = 4,7%

Für folgende Strecken wird die Einstellung des Gesamtverkehrs empfohlen:

		km
NB 12.2b:	Waldkirchen a.d. Thaya - Fratres	5
NB 18.1:	Mistelbach Lokalbahn - Ernstbrunn	19
NB 20.2b:	Gaweinstal - Mistelbach Lokalbahn	13
NB 21.1:	Stammersdorf - Obersdorf	12
NB 21.4a:	Zistersdorf - Palterndorf	7
NB 24.3a:	Zellerndorf - Pulkau	11
NB 31.1a:	Grünau i. Almtal - Viechtwang	8
		<hr/>
		75 km = 5,2%

Von den einzustellenden bzw. einer weiteren Prüfung zu unterziehenden Strecken werden infolge ihrer Fremdenverkehrsbedeutung für einen Gelegenheitsverkehr im Personenverkehr empfohlen (ggf. als Museumsbahn):

		km
NB 5.1:	Kienberg - Garming - Lunz a. See (- Göstling - Waidhofen)	17 (71) ¹⁾
NB 16.2:	Groß Gerungs - Weitra (- Grmünd)	30 (44)
NB 31.1:	Grünau i. Almtal - Pettenbach (- Wels)	15 (43)
NB 35.1:	Klaus - Molln (- Grünberg - Steyr)	10 (41)
NB 36.2:	Mittersill - Krimml (- Zell a. See)	25 (54)
NB 37:	Bregenz - Bezaun	35 (35)

Gesamt-Kilometer: 135 (298)¹⁾

Die Strecken, deren Weiterbetrieb im Gesamt- oder Personenverkehr aufgrund der hohen potentiellen Nachfrage als erforderlich angesehen wurde, weisen die höchsten Betriebskosten auf (352 Mio. öS). Bezogen auf die erbrachten Verkehrsleistungen liegen die Kosten aber unter dem Durchschnitt, da auf 27,7% Streckenlänge 29% der Kosten, aber 56% der Verkehrsleistungen im Personenverkehr und der Erlöse entfallen.

Der Investitionsbedarf ist vor allem bei jenen Strecken besonders hoch, für die die Einstellung des Gesamtbetriebes empfohlen wurde.

Zum Ausmaß der Einsparungsmöglichkeiten wird festgestellt, daß selbst bei Einstellung des Personenverkehrs auf allen 44 Nebenbahnen kaum mehr als ein Drittel der derzeitigen Betriebskosten eingespart werden könnte, da remanente Kostenstellen, der erhebliche Entfall von Zubringerwert sowie zusätzliche Kosten (für den Busbetrieb) zu berücksichtigen sind.

Für die nachstehenden Streckenkategorien wurden folgende jährliche Einsparungswerte ermittelt:

Aufrechtzuerhaltende Strecken wegen hoher Nachfrage	400 km	32,2 Mio. öS
Übrige aufrechtzuerhaltende Strecken (ohne Prüfung)	482 km	50,4 Mio. öS
Mit Prüfung aufrechtzuerhaltende Strecken	327 km	70,5 Mio. öS
Einzustellende Strecken (mit Prüfung)	81 km	22,5 Mio. öS
Einzustellende Strecken (ohne Prüfung)	153 km	22,0 Mio. öS

Die Summe der Einsparungen ergibt somit unter Berücksichtigung der höheren Kosten für Nebenbahnstrecken mit hoher Nachfrage 133,2 Mio. öS, für die 234 km einzustellender Nebenbahnstrecken (mit und ohne Prüfung) allein könnten nur 44,5 Mio. öS gespart werden.

2. Allgemeine Empfehlungen zur Verbesserung des Betriebs von Nebenbahnen

Es wird von der Feststellung ausgegangen, daß ein weiteres "Dahinsiechen" der Nebenbahnen in Österreich weder volkswirtschaftlich noch betriebswirtschaftlich weiter vertretbar ist.

Dies wäre zu befürchten, würde ein weiterer Verlust an Verkehrssubstrat das bereits "groteske" Mißverhältnis Kosten - Erlöse noch verschärfen.

Die ausgesprochenen Empfehlungen zielen vor allem auf eine Erhöhung der Produktivität der Bahn. Durch technologische Veränderungen von Strecke und Fahrzeugen und durch eine geänderte Betriebsweise sollte ein wesentlich verbessertes Leistungsangebot zu deutlich niedrigeren Kosten je Leistungseinheit erreicht werden können.

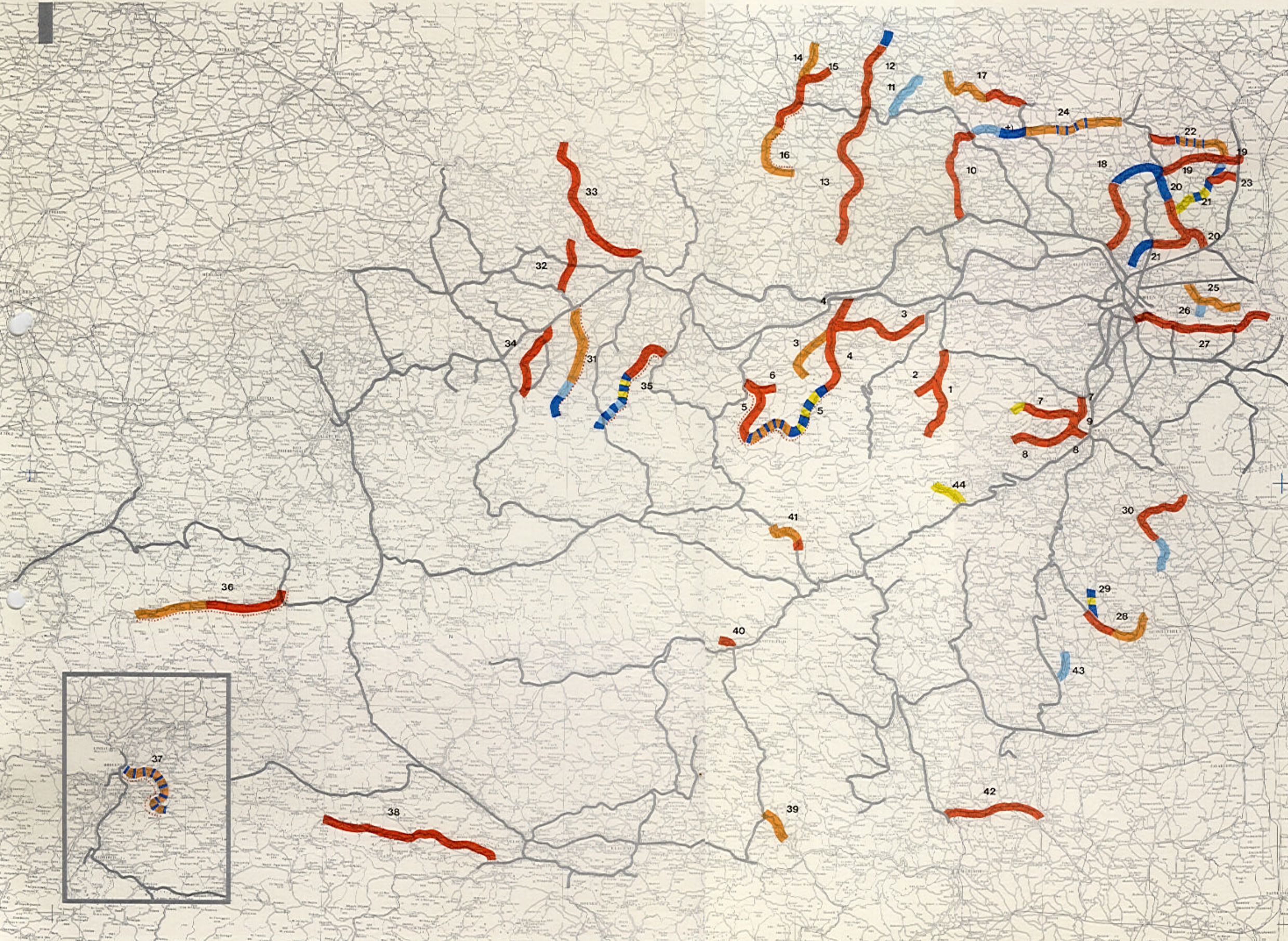
Die Verbesserungsvorschläge stellen Maßnahmen dar, die in der benachbarten Schweiz, z.T. auch auf österreichischen Privatbahnen, schon durchgeführt wurden und wesentliche Erfolge zeitigten. Einzelne neue Anregungen betreffen weniger die Anwendung moderner technischer Systeme, sondern streben vielmehr das Ziel an, mit bescheidenem Mitteleinsatz eine günstige Betriebsstruktur zu erreichen.

1) gesamte Streckenlänge, auf der ein Gelegenheitsverkehr, v.a. mit "Dampfbummelzügen", durchgeführt werden könnte.

Empfehlung Nr. 11, Karte 1
ÖSTERREICHISCHE NEBENBAHNEN

Empfehlungen zur Aufrechterhaltung/Einstellung der Nebenbahnen

- █ Aufrechterhaltung Gesamtverkehr empfohlen
- █ Aufrechterhaltung Personenverkehr empfohlen, jedoch weitere Prüfung erforderlich, Aufrechterhaltung Güterverkehr empfohlen
- █ Aufrechterhaltung Gesamtverkehr empfohlen, jedoch weitere Prüfung erforderlich
- █ Einstellung Personenverkehr empfohlen, jedoch weitere Prüfung erforderlich, Aufrechterhaltung Güterverkehr empfohlen
- █ Einstellung Gesamtverkehr empfohlen, jedoch weitere Prüfung erforderlich
- █ Einstellung Personenverkehr empfohlen, aber Aufrechterhaltung Güterverkehr empfohlen
- █ Einstellung Personenverkehr empfohlen, Güterverkehr eventuell einstellen, jedoch weitere Prüfung erforderlich
- █ Einstellung Gesamtverkehr empfohlen
- █ Führung von Museumszügen
- + Strecke erhalten (als Verbindungsstrecke)



Quelle: Die Nebenbahnen in Österreich – ihre verkehrs- und raumwirtschaftliche Bedeutung; Zusammenfassung der Hauptergebnisse der ÖROK-Gutachten. Expertengutachten im Auftrag der ÖROK Wien 1980 (ÖROK-Schriftenreihe Nr. 22)

50 km
 Entwurf und Graphik:

Grundkarte: Vervielfältigt mit Genehmigung des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen (Landesaufnahme) in Wien, Zl. L. 61008/81