



Hat der Schienengüterverkehr  
in der Fläche Zukunft?

## **Bedeutung landwirtschaftlicher Produkte für den Schienenverkehr**

Prof. Mag. Dr. Gerhard H. GÜRTLICH  
Geschäftsführer Neusiedler Seebahn GmbH

Wulkaprodersdorf, 7. Juni 2017



## Hat der Schienengüterverkehr in der Fläche Zukunft?

Drei Antworten zulässig:

- Grundsätzlich Nein.
- Es kommt auf die Umstände an.
- Von Fall zu Fall verschieden.



## Bedeutung landwirtschaftlicher Produkte für den Schienenverkehr

Drei Antworten zulässig:

- Grundsätzlich Keine.
- Es kommt auf die Umstände an.
- Von Fall zu Fall verschieden.



## Zwei Beispiele

Neusiedler Seebahn  
Eisenbahn Friedberg – Oberwart

Bahnen im ländlichen Raum - fast gleiche Länge  
völlig unterschiedliche Personen- und Güterverkehrsströme



## Verkehrsaufkommen Personen- und Güterverkehr (2000 bis 2016) – Neusiedler Seebahn

Jahr	Anzahl der Reisezüge pro Tag	Beförderte Personen (Tsd.) pro Jahr	Anzahl der Güterzüge im Jahr	Beförderte Güter in Tsd. Brutto-t. pro Jahr
2000	k.A.	473	k.A.	99
2001	k.A.	467	k.A.	99
2002	21	449	331	82
2003	23	445	452	94
2004	23	450	37	75
2005	24	464	232	k.A.
2006	25	468	334	71
2007	26	490	370	96
2008	27	543	284	58
2009	26	585	197	41
2010	24	634	184	49
2011	25	654	190	67
2012	27	670	178	96
2013	27	690	84	41
2014	27	706	72	37
2015	27	713	187	57
2016	29	729	94	65



## Verkehrsaufkommen: Friedberg - Oberwart

Jahr	ZKM	GBTKM	Anzahl Züge	davon Anzahl Züge PV	davon Anzahl Züge GV	davon Anzahl Züge DZ	GBT
2013	11.869	3.400.418	468	4	456	8	134.080
2014	12.403	4.867.573	489	-	488	1	191.909
2015	12.117	5.344.718	477	-	474	3	210.401
2016	12.548	6.091.169	496	4	491	1	240.773



## Verkehrsaufkommen Oberwart bis Grenze ÖBB-Strecke

Jahr	ZKM	GBTKM	Anzahl Züge	davon Anzahl Züge PV	davon Anzahl Züge GV	davon Anzahl Züge DZ	GBT
2013	919	149.875	143	-	143	-	23.321
2014	1.042	170.376	162	-	162	-	26.488
2015	868	140.610	135	-	135	-	21.869
2016	1.228	202.601	191	-	191	-	31.512



## Folgerungen

### **Neusiedler Seebahn:**

- stark im Personenverkehr
- schwach im Güterverkehr

### **Friedberg – Oberwart:**

- schwach im Personenverkehr
- stark im Güterverkehr





## Gründe für die Unterschiede

### **Neusiedler Seebahn:**

- Überaus interessant für den Personenverkehr von/nach Wien
- Durchschneidet landwirtschaftlich intensiv genutztes Gebiet -> kaum Güterverkehr

### **Friedberg – Oberwart:**

- Uninteressant für Personenverkehr - keine „Metropole(n)“ im Einzugsbereich
- Durchschneidet landwirtschaftlich mäßig genutztes Gebiet -> viel Güterverkehr



## Personenverkehr und NSB

### **Unternehmens interne Faktoren für die Attraktivierung**

- Elektrifizierung -> deutliche Verkürzung der Fahrzeit
- Günstige Zeitkartentarife
- Ausbau Park+Ride-Plätze und Bike+Ride-Plätze
- Neubau Bahnsteige und Wartekojen, Zugzielanzeigen
- Hochwertiges Zugmaterial
- Taktfahrplan

**Diese Maßnahmen alleine würden jedoch nicht reichen!**



## Personenverkehr und NSB

### **Unternehmensexterne Faktoren die zur Attraktivierung führten:**

- Hoher Spritpreis
- Parkraumbewirtschaftung (v.a. in Wien)
- Autobahn A4/Südosttangente – stauanfällig
- Fahrzeit Pamhagen – Wien auf Straße länger als auf Schiene
- Zeitkarten für den ÖV von Unternehmen an MA einkommensteuerfrei (Garagenplätze schon)

**Rahmenbedingungen müssen für den Schienenverkehr optimal sein!**



## Personenverkehr und NSB

### Folge:

- Kunden haben nicht das Gefühl, dem Schienenverkehr „zugetrieben“ zu werden
- „Befreiung“ des Schienenverkehrs aus dem Postulat Daseinsvorsorge und Mindestmobilität (für die sogenannten 5 As)
- Kunden wird das Gefühl der Wertschätzung vermittelt
- PKW vermittelt kein besonderes Image stand mehr (eher gegenteiliger Effekt)
- Allgemeiner Imagewandel zugunsten Schienenverkehr -> Nachhaltigkeit der Nachfrage

**„Weiche Faktoren“ sind nur schwer mess- und steuerbar.**



## Güterverkehr und NSB

- Einzugsgebiet NSB südlicher Bereich Bezirk Neusiedl – keine bahnaffine Industrie, keine Forstwirtschaft
- Landesprodukte (Getreide, Zuckerrüben etc.) erzeugende bzw. verarbeitenden Betriebe haben Transporte über NSB eingestellt.
- Quell-Ziel-Verkehr fast ausschließlich Transport von Zuckerrüben.
- Zuckerrübe als Transportgut -> Abhängigkeit : zugeteilten Kontingenten, jährlichen Ernteerfolg , Ausnahmen für den LKW-Transport am Wochenende
- Stetiger Rückgang der Zuckerrübenanbauflächen



## Güterverkehr und NSB

- Potenzial im Quell-Ziel-Verkehr beschränkt sich auf wenige Unternehmen Agropus (Halbturn), Domäne Albrechtsfeld (Andau), MTR Produktions- und HandelsgmbH (Andau), Betonwerke Kirschner in Mönchhof und Paar in Frauenkirchen abseits der NSB
- Wallern, St. Andrä, Mönchhof und Gols -> Getreidesilos direkt am Bahnhof -> schienenseitig nicht genutzt.

**Kunden schätzen den Schienengüterverkehr offensichtlich nicht!**



## Gründe

### **Unternehmensstrategie NSB:**

- Eigentümer gab als Ziel unbedingte Attraktivierung Personenverkehr vor
- Rück-/Abbau der Getreideverladeanlagen und Ladegleise
- Vernachlässigung Güterverkehr



## Straßengüterverkehr

### **Vorteile Straßengüterverkehr:**

Flexibel, kostengünstig, hohe Netzbildung, jederzeit einsatzbereit, leicht zu bestellen

### **Lagerhäuser, Genossenschaften, landwirtschaftliche Betriebe:**

Eigener Fuhrpark oder Verträge mit Frächtern

### **Beispiel Landesförderung**

für Umstieg auf emissionsarme LKW (verständlich, für Schienenverkehr Nachteil)





## Straßengüterverkehr

### Güterwegebau:

- 3 m Breite, asphaltiert, frostsicher
- Ideal für Radfahrer, Landwirte, Jäger und schwere LKW
- Verlademöglichkeit direkt vor Ort



## Schienengüterverkehr

### Nachteile:

- Geringe Netzbildung; „Punktgebundenheit“
- Komplexer Bestellvorgang (mehrtägige Vorausbestellung von Wagen, keine Garantie die Bestellten zu erhalten)
- „merkwürdige“ Kosten (Wagenbereitstellungsgebühr, Wagenstandsgeld)
- Mehrere Tage Vorbestellzeit; keine Garantie Bestelltes zu bekommen
- Inflexible Bedien-/Zustellzeiten
- Gebiets-/Regionalmanager (One-Stop-Shop) nicht vorhanden oder nicht entscheidungsbefugt
- Für „alternative Anbieter“ (Dritt-EVU) zu geringe Gütermengen



## Folge

- Kunden haben das Gefühl dem Schienenverkehr „zugetrieben“ zu werden
- Kunden wird das Gefühl des Bittstellers vermittelt
- LKW vermittelt kein besonderes Image wird jedoch als notwendig empfunden
- Allgemeiner Imagewandel zugunsten Schienengüterverkehr fand noch nicht statt  
-> Nachhaltigkeit der Nachfrage

**„Weiche Faktoren“ sind nur schwer mess- und steuerbar.**



## Personenverkehr und NSB

### **Friedberg – Oberwart:**

- Kunden wird nicht das Gefühl vermittelt dem Schienenverkehr „zugetrieben“ zu werden
- Kunden werden „gebeten“, die Bahn zu benutzen
- LKW mit Holztransporten wird negatives Image beigemessen
- Allgemeiner Imagewandel zugunsten Schienengüterverkehr findet langsam statt
- „Die Region steht dahinter!“

### **Wichtigkeit der „weichen Faktoren“!**



Keine Fragen!

