

Situation der Nebenbahnen in Österreich

Jene Bahnen außerhalb der Hauptverkehrsrouten, welche im Besitz der ÖBB sind, führen seit vielen Jahren ein trauriges Dasein. Von Seiten des Eigentümers, als auch vor allem von Seiten des mittleren Managements sind sie wie ungeliebte Stiefkinder, welche die Mutter aus früheren Beziehungen mitgebracht hat und für welche zwangsläufig und mehr schlecht als recht Sorgepflicht besteht. Aussicht auf Befreiung von dieser Sorgepflicht kann im Allgemeinen lediglich dann erreicht werden, wenn für die Allgemeinheit jede Hoffnung auf gesundes Überleben augenscheinlich erloschen ist.

Naturgemäß ist der Verkehr auf so genannten Nebenbahnen in anderer Qualität und Quantität gegeben, als auf Hauptverkehrsrouten. Dies bedingt sich durch Bevölkerungsdichte und industrielle Besiedelung. Man kann dies vergleichen mit Landwirtschaften in großen, monokulturellen Stil und etwa bergbäuerlich geführten Betrieben. Wiewohl für beides Notwendigkeit besteht und auch gewünscht wird obwohl durch Zuschüsse subventioniert.

Auf Bahnlinien außerhalb der großen Verkehrsrouten sind Kunden vor allem in klein strukturierten, mittelständischen Unternehmen angesiedelt, was jedenfalls das Güteraufkommen betrifft. Bis zur Neustrukturierung der ÖBB waren hier im Güterverkehr vor allem so genannte „Sammler“, Güterzüge welche pro Haltestelle mit Nebengleisen und Anschlussbahnen direkt in Firmengelände einen oder mehrere Waggons morgens zur Be- und Entladung beistellten und abends einsammelten. Personalmäßig waren diese Bedienung zu früheren Zeiten intensiv. Durch moderne, ferngesteuerte Bedienungsanlagen sowie bessere Aufteilung der vorhandenen Tätigkeiten auf das gegebene Personal, konnte hier der Aufwand soweit noch vorhanden mehr als halbiert werden. Dennoch ist, um hier möglichst wirtschaftlich agieren zu können, der persönliche Einsatz der für den Vertrieb verantwortlichen Kundenbetreuer und übergeordneten Manager naturgemäß größer als bei Großkunden mit Ganzzügen. Die Verschiedenartigkeit der transportierten Güter verlangt z.B. verschiedene Arten von Waggons. Holz, Zement, Getreide, Äpfel, Brennstoffe, Altmetalle etc. sind oder vielmehr waren hier die gängigsten Transportwaren. Vorhanden Kunden wollen naturgemäß persönlich betreut werden, wie dies im privaten Geschäftsverkehr unumgänglich ist., Um den Ablauf wirtschaftlicher zu machen bedarf es der oftmaligen Akquirierung zusätzlicher Kunden. Erfolgt dies alles nicht kommt die Bahnlinie in den wirtschaftlich negativen Bereich. Wirtschaftlich Negatives in den Bilanzen der Verantwortlichen (kann) unter verschiedenen Umständen (bekannter Maßen nicht unerhebliche) Bonuszahlungen schwerer zu rechtfertigen machen.

D.h. sowohl Bonuszahlungen der Manager als auch gute Gehälter für betrieblich Verantwortliche und Kundenbetreuer lassen sich auf zweierlei Art ermöglichen!

Durch o.a. nicht unerheblichen persönlichen Einsatz, zugestandnen Gestaltungsspielraum, intensive Kundenbetreuung und permanente Ausschau nach eventuellen weiteren Transportgütern –
oder gleichermaßen wirksam aber beträchtlich einfacher, die Vertreibung vorhandener Kunden, die größtmögliche Ausdünnung des bestehenden Verkehrsangebotes auf unzumutbare und überteuerte Rumpfangebote und in weitere Folge schließlich, die Herbeiführung oben erwähnter Situation:

Aussicht auf Befreiung von dieser Sorgspflicht kann im Allgemeinen lediglich dann erreicht werden, wenn für die Allgemeinheit jede Hoffnung auf gesundes Überleben augenscheinlich erloschen ist!

Gleiches gilt sinngemäß für den vorhandenen Personenverkehr.

Paradebeispiel kann hier durchaus die Radkersburgerbahn sein.

Der vor Jahren noch vorhandene klein strukturierte Güterverkehr, welcher zum wirtschaftlichen Erfolg einer Bahnlinie erheblich beiträgt wurde durch mehrere Maßnahmen bis zum Jahr 2009 gänzlich und vorsätzlich zum Erliegen gebracht.

Die am erfolgreichsten angewandte Variante war das nicht Verlängern bestehender Lieferverträge. Bestand ein Kunde auf die Fortführung, wurde ein neues Preisangebot vorgelegt, welches z.T. die Vervielfachung (!) des bestehenden Tarifes und daher das unmöglich machen des Vertragszustandes zur Folge haben.

Sind Kunden mit langfristigen Lieferverträgen ausgestattet gibt es noch subtilere Methoden um zum Erfolg zu kommen.

Die Einstellung des offiziellen Güterverkehrs auf Streckenabschnitten.

Bei der Radkersburgerbahn wurden nacheinander alle Methoden zur Anwendung gebracht.

Nicht Verlängerung bestehender Lieferverträge. Sofort danach, in einigen Fällen am nächsten Tag das Abschneiden der Gleise zum entsprechenden Betrieb - und somit offizielle Außerbetriebnahme des abgeschnittenen Anschlussgleises - um weitere Bestrebungen von vornherein unmöglich zu machen.

Herausreißen der Ladgleise in Bahnhöfen und Haltestellen.

Einstellung des offiziellen Güterverkehrs zwischen Radkersburg und Halbenrain, um mit langfristig Verträgen ausgestatteten Kunden im Bahnhof Radkersburg zu vertreiben.

Da seit geraumer Zeit offizielles Interesse der Fa. Sakko auf ein neues Anschlussgleis besteht um den Abtransport ihrer in Baustahlgüter per Bahn zu ermöglichen und auf der Strecke noch einige Kunden mit laufenden Lieferverträgen angesiedelt waren, erfolgte schließlich als letzter Schritt, die totale Einstellung des Schienengüterverkehrs im Jahr 2009.

Nur so konnte jegliche („drohende“) Weiterführung des Güterverkehrs endgültig ausgeschaltet werden.

Ähnliches spielt sich im Personenverkehr ab. Seit ebenso langer Zeit ist es Ziel der Abschnittsmanager die Bahnlinie zur Einstellung zu bringen.

Jahrelange Ausdünnung des Angebotes. Zeitgleiche Führung des parallelen Bahnbusse.

Nichtabwarten von Zuganschlüssen in Spielfeld.

Zahllose längerfristige Totalsperren der Strecke und Führung mit Autobussen wegen angeblicher Bauarbeiten – auch wenn diese z.B. nur in Werndorf oder Puntigam stattgefunden haben.

Keine Fahrkartenkontrollen in den am häufigsten verkehrenden Dieseltriebwagen.

Keine Möglichkeit mehr in Bahnhöfen und Haltestellen überhaupt Fahrkarten zu erwerben.

Oftmals defekte Fahrkartenautomaten in den Zügen selbst.

Nach Einführung des Desirotriebwegens vor einigen Jahren, wurde gleichzeitig der Kartenverkauf außerhalb der Züge abrupt eingestellt.

Fahrdienstleiter als auch Lokführern wurde der Fahrkartenverkauf untersagt und sogar die technischen Einrichtungen dafür entfernt.

Paradoxerweise waren die in den Zügen vorhandenen Automaten zu diesem Zeitpunkt überhaupt nicht in Betrieb und auch nicht einmal dazu in der Lage.

Erst Monate (!) später war ein Kartenkauf im Zug überhaupt möglich.

Entsprechend die Bilanz der Fahrgastzahlen auf Grund der verkauften Tickets!

Die einzige, unverhoffte Rettung war die Einführung des S-Bahnverkehrs durch die LAr. Edlinger - Ploder und der Zwang an die Verantwortlichen in den ÖBB besagte Strecke auf Biegen und Brechen einzubeziehen.

Obzwar die Strecke großteils geradlinig verläuft und mit den vorhandenen Fahrzeugen ein Betrieb mit bis zu 120km/h möglich wäre, ist auf Grund der völlig heruntergewirtschafteten Strecke auf weiten Abschnitten nur mehr ein Betrieb bis zu max. 30km/h betrieblich möglich.

Gegenüber der belasteten Bundesstraße wäre man im Personenverkehr konkurrenzlos.

Somit ist die derzeit mangelnde, wirtschaftliche Voraussetzung für einen Weiterbetrieb der Strecke nicht „gottgegeben“ – sondern im Gegenteil bewusst geschaffen worden, um die Beteiligten vor vollendete Tatsachen zu stellen.

Wie auf der Radkersburgerbahn ist die Vorgangsweise auf allen anderen so genannten Nebenbahnen sofern sie im Besitz der ÖBB sind gleich.

Lediglich auf jenen Linien, welche von Landesgesellschaften oder Landesbahnen betreiben werden stellt sich die Situation oft gänzlich anders dar.

Anstatt diesen oder anderen Betreibern die ungewünschten Linien zu Überlassen, streben die ÖBB jedoch zumeist noch – wie es zur Zeit bei der Ybbsthalbahn im Gange ist nicht nur die Stilllegung sondern auch die unmittelbar nachfolgende Zerstörung der gesamten Infrastruktur (!) an um allfälligen (erfolgreichen) Nachbetreibern gegenüber nicht in einem schlechten Lichte dazustehen.

Nachmaligen Generationen ist daher bei anderer Sichtweise, einer späteren intensiveren Besiedelung oder der Ansiedelung von größeren Betrieben ein Bahnverkehr unmöglich gemacht. Die weiter Absiedelung und Verlagerung von Standorten ist die Folge. Die Zerstörung von vorhandener, über 100 Jahre alten und in weiser Voraussicht erbauten Bahnlinien, wird in wenigen Jahren von kurzsichtigen, ausschließlich an persönlichen Vorteilen orientierten so genannten Managern für alle nachfolgenden Generationen vollzogen.

Dies zu Verhindern und Aufzuzeigen muss Aufgabe jeder politisch Verantwortlichen Gruppierung sein.