



Anschlussbahnen reaktivieren für Gütertransport mit Zukunft

2021-11
Verkehr aktuell
Österreichische
Post AG
SP 02Z030781 N

Die Anzahl der aktiven Anschlussbahnen nimmt in Österreich laufend ab. Während jedes Betriebsgelände standardmäßig einen öffentlich finanzierten Straßenanschluss erhält, bleiben Unternehmen auf einem Großteil der Kosten für Anschlussbahnen sitzen. Ein Umdenken tut not.

Güterverkehr ist für 37 Prozent der Treibhausgas-Emissionen des Straßenverkehrs verantwortlich. 99 Prozent der CO₂-Emissionen des Landgüterverkehrs verursachen Lkw.^{1,2} Pro Tonnenkilometer verursacht Schienengüterverkehr fünf Gramm an direkten und indirekten Treibhausgas-Emissionen, Lkw durchschnittlich 85 Gramm.³ Um den Güterverkehr auf Klimakurs zu bringen, ist nach der Vermeidung von Transporten, etwa durch regionale Produktionskreisläufe und weniger Lkw-Leerfahrten, die Verlagerung auf die Schiene zentral. Zwei Drittel des Transportvolumens auf der Schiene werden per Anschlussbahn abgewickelt.⁴

Anzahl aktiver Anschlussbahnen rückläufig

In Österreich gab es im Jahr 2020 1.046 gemeldete Anschlussbahnen, wovon mit 547 lediglich die Hälfte bedient wurden. Gegenüber dem Jahr 2010 mit 840 bedienten Anschlussbahnen bedeutet dies einen Rückgang von 35 Prozent.⁵ Im selben Zeitraum ist der Anteil des Schienengüterverkehrs bezogen auf Nettotonnen-Kilometer von 33 Prozent auf 28 Prozent im Jahr 2020 gesunken.⁶ Während alle Betriebsgelände in Österreich standardmäßig mit einem öffentlich finanzierten Straßenanschluss ausgestattet werden, gibt es bei Anschlussbahnen viele Hürden.

Anschlussbahnen als Tor zum Schienentransport

Durch eine Anschlussbahn erschließt sich einem Unternehmen der direkte Zugang an das öffentliche Schienennetz und damit auch zu den wichtigsten europäischen Häfen, Terminals, Industrie- und Wirtschaftszentren. Anschlussbahnen sind nicht-öffentliche Eisenbahnen, in der Regel ohne fahrplanmäßigen Betrieb. Sie unterliegen zwar keiner Betriebspflicht, aber einer Erhaltungsverpflichtung.⁷ Sofern dafür seitens des Infrastruktur-Betreibers kein generelles Sicherheitsmanagementsystem vorliegt, sind Anschlussbahn-Nehmer verpflichtet, den betriebssicheren Zustand alle fünf Jahre gegenüber der Eisenbahnbehörde nachzuweisen. Widrigenfalls erfolgt eine Sperre der betroffenen Anschlussbahn, die erst nach einer erfolgten Begutachtung wieder aufgehoben werden kann. Dies ist häufig bei derzeit nicht bedienten Anschlussbahnen der Fall.

Anschlussbahnen werden unterteilt in „Hauptanschießer“ mit direkter Verbindung zum Stammnetz eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens und „Nebenanschießer“, die von anderen Anschlussbahnen abzweigen. Rund 95 Prozent der gesamten Anschlussbahnen in Österreich zweigen vom Streckennetz der ÖBB-Infrastruktur AG ab. Die restlichen rund 30 Anschlussbahnen beginnen auf dem Streckennetz von Privatbahnen, mehr als die Hälfte davon bei

der Graz-Köflacher Bahn.⁸ Um das Stammnetz zu schützen, gibt es sogenannte Flankenschutz-einrichtungen, wie Sperrschuhe oder Schutzweichen. Diese sind entweder ortsbedienbar mit Schlüsselsperren oder unter Einbindung in das Stellwerk des Infrastruktur-Betreibers elektrisch fernbedienbar. In der Anschlussbahnvereinbarung wird ein Wagenübergabebereich zwischen Infrastruktur- und Anschlussbahn-Betreiber festgelegt.⁹

Generell befinden sich Anschlussbahnen meist im Eigentum privater Unternehmen. Je nachdem, ob der Inhaber selbst oder ein Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) den Betrieb abwickelt, wird von Anschlussbahnen mit oder ohne Eigenbetrieb gesprochen. Ein Betrieb durch ein EVU findet etwa bei kürzeren Anschlussbahnen (oft weniger als 200 Meter) bei Lagerhäusern statt.¹⁰

Erhalt durch Übernahme nach Stilllegung

Um dem rückläufigen Trend im Schienengüterverkehr entgegenzuwirken, wurden in Österreich ab den 2010er-Jahren mehrere vormals öffentliche, für den Güterverkehr genutzte Eisenbahnstrecken in nicht-öffentliche Anschlussbahnen umgewandelt. Dadurch entfällt die eisenbahnrechtliche Betriebspflicht, wodurch eine wirtschaftliche Nutzung für einzelne Unternehmen entlang der Anschlussbahn möglich bleibt. Da der eisenbahnrechtliche Konsens auch bei einem Anschlussbahn-Betrieb aufrecht bleibt, ist bei einer Änderung der verkehrlichen Situation eine kurzfristige Reaktivierung als öffentliche Eisenbahn jederzeit wieder möglich und eine drohende Stilllegung der Strecke kann abgewendet werden. Ein Beispiel dafür ist die 17 Kilometer lange Traisentalbahn, bei der nach Einstellung des Personenverkehrs Ende des Jahres 2010 auch der Güterverkehr im Folgejahr eingestellt werden sollte. Im Jahr 2012 übernahm die im Besitz der Anrainergemeinden befindliche Traisen-Gölsental Regionalentwicklungs GmbH die Strecke und sorgt seither für eine Anschlussbahn-Bedienung der ansässigen Betriebe. Ein weiteres Beispiel ist der im Jahr 2016 eingestellte Streckenabschnitt Hermagor – Kötschach-Mauthen der Gailtalbahn, der im Jahr 2019 in eine Anschlussbahn im Eigentum des Landes Kärnten umgewandelt wurde. Der Pächter Gailtalbahn Betriebs GmbH steht derzeit in Verhandlungen mit einem Privat-

bahnunternehmen hinsichtlich Holztransporte vom Endbahnhof Kötschach-Mauthen über diese Anschlussbahn und weiter nach Leoben.

Anschlussbahndichte je Region unterschiedlich

Zwischen den Bundesländern gibt es in Österreich große Unterschiede. In absoluten Zahlen gibt es in Niederösterreich mit 291 die meisten Anschlussbahnen, gefolgt von 237 in Oberösterreich und 183 in der Steiermark. Bezogen auf die Streckenlänge der öffentlichen Eisenbahn weist Wien mit 40 Anschlussbahnen je 100 Kilometer, gefolgt von Salzburg mit 27 und Vorarlberg mit 26 Anschlussbahnen je 100 Kilometer die größte Anschlussbahndichte in Österreich auf, während es etwa im Burgenland lediglich neun Anschlussbahnen je 100 Kilometer gibt. Interessant ist auch der internationale Vergleich. Während der Durchschnitt in Österreich bei 20 Anschlussbahnen je 100 Kilometer öffentlicher Eisenbahn liegt, ist die Anschlussbahndichte in Deutschland mit sieben Anschlussbahnen nur ein Drittel so hoch, in der Schweiz jedoch mit 46 Anschlussbahnen je 100 Kilometer mehr als doppelt so hoch wie in Österreich.⁸

Hürden durch bessere Kooperation ausräumen

Der zentrale Faktor für Errichtung und Betrieb von Anschlussbahnen sind Kosten – einerseits für die Errichtung der Gleisanlage sowie Schutzeinrichtungen, andererseits für den Betrieb und die laufende Erhaltung sowie Kostenbeiträge an den Infrastruktur-Betreiber für die Anschlussbahnweiche und gegebenenfalls Einbindung in das Stellwerk. Eine Hürde stellen auch fehlende Bestandsgarantien dar, da es sich um hohe Infrastrukturinvestitionen mit langer Nutzungsdauer handelt. Eine Befragung unter Mitgliedern des Verbands für Anschlussbahnen zeigt, dass vor allem das Fehlen geeigneter Wagen, zu lange Beförderungszeiten sowie zu hohe Kosten als Gründe für die Einstellung von Anschlussbahnen genannt werden.¹¹ Eine weitere Hürde sind Streckeneinstellungen von Nebenbahnen, wovon oft kleinere Anschlussbahnen (z.B. Lagerhaus-Verladegleise) betroffen sind. Erschwerend kommt hinzu, dass Bedienfahrten für Güterzüge oft nur bei einem Mindestumschlag der Anschlussbahnen aufrechterhalten werden. Ein Kostenfaktor für sich ist die Anschlussbahn-Weiche. Bis zum Jahr 2006 über-

Große Unterschiede bei Anschlussbahn-Dichte

Anzahl Anschlussbahnen je 100 Kilometer Streckennetz gesamt

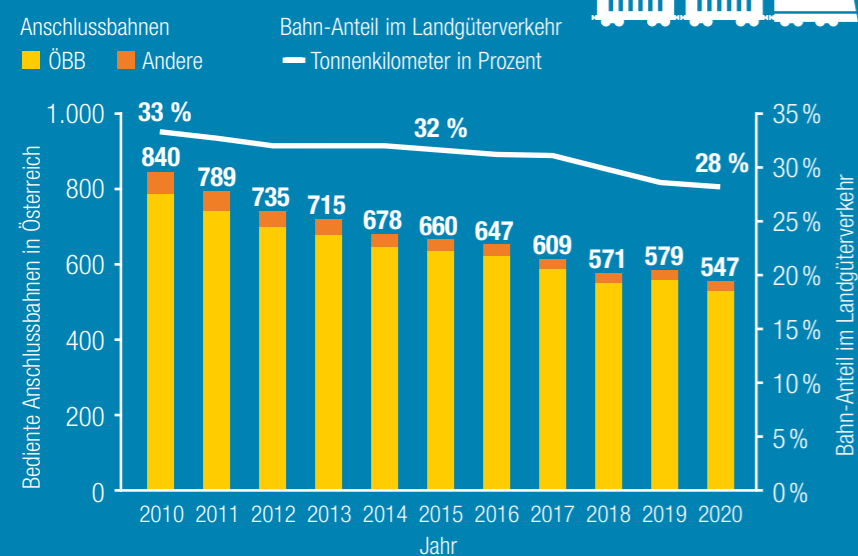


Datenstand: Österreich, Slowakei, Tschechien Jahr 2020, Rest 2019

Quelle: Juhasz 2021 Grafik: VCO 2021

Über Anschlussbahnen kommt ein Großteil der Güterwagen auf die Schiene. Um den Güterverkehr auf Klimakurs zu bringen, braucht es eine Trendwende bei der Entwicklung der Anschlussbahnen.

Güterverkehrsanteil der Bahn sinkt mit Rückgang von Anschlussbahnen



Quelle: ÖBB 2021, Statistik Austria 2021 Grafik: VCO 2021

nahm der Infrastruktur-Betreiber die Erhaltungskosten. Eine Kostenteilung wäre eine maßgebliche Erleichterung auf Kundenseite. Alternativ sollten statt Pauschalen lediglich direkt angefallene Kosten verrechnet werden.

Im Hinblick auf die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen wäre eine Differenzierung zwischen Anschlussbahnen und öffentlichen Eisenbahnen empfehlenswert, um unverhältnismäßige Kosten durch technische Kreuzungsschutzmaßnahmen zu vermeiden. Beim Flankenschutz wäre ebenfalls eine Kostenteilung zwischen Infrastruktur-Betreiber und Anschlussbahn-Nehmer anzudenken, da die Tarifierlöse der Anschlussbahnen einen Deckungsbeitrag für den Betrieb des Stammnetzes leisten, was vor allem für niedrig ausgelastete Nebenbahnen mit überwiegend Personenverkehr relevant ist. Hinsichtlich des Bestands der Eisenbahninfrastruktur wären langfristige Bestandsgarantien für bessere Planungssicherheit zielführend. Analog zum Mietrecht könnten für Anschlussbahnen etwa bestimmte Kündigungsfristen mit einer Ablöse zugunsten des Anschlussbahnbetreibers im Falle einer Streckeneinstellung vereinbart werden.

Sowohl innerhalb Österreichs, als auch im Vergleich zu den Nachbarländern variiert die Verfügbarkeit von Anschlussbahnen stark. Vorbild dabei ist die Schweiz.

Anschlussbahnen stärker unterstützen

Im Gegensatz zur öffentlich finanzierten Straßenanbindung von Betriebsgeländen, besteht für Anschlussbahnen eine Förderobergrenze von 40 Prozent und maximal 2,5 Millionen Euro für Neuerrichtungen, Erweiterungen und Instandhaltung – im Gegenzug für eine Transportverpflichtungsdauer sowie eine jährliche Mindesttonnage an Transporten.¹² Für eine Trendumkehr im Güterverkehr braucht es mehr. Ein Positiv-Beispiel stellt die Förderung in Salzburg dar, wo abzüglich Bundesförderungen für die Reaktivierung von Anschlussbahnen bis zu 50 Prozent der Kosten übernommen werden und der Betrieb mit 200 Euro je Einzelwagen-Transport unterstützt wird. Dass Kooperationen möglich sind, zeigt auch das Beispiel der Bernegger GmbH in Oberösterreich, welche durch einen fünfjährigen Rahmenvertrag mit den ÖBB rund 20.000 Lkw-Fahrten pro Jahr von der Straße auf die Schiene verlagert.¹³

Verlagerungscoach und offizielle Anlaufstelle

Neben finanziellen Aspekten spielt Know-How und Informationsbereitstellung für klimaverträglichen Gütertransport eine wichtige Rolle. Die Region Frankfurt-Rhein-Main etwa hat im Jahr 2020 beschlossen, einen regionalen Verlagerungscoach zu etablieren, der Unternehmen und Gemeinden mit und ohne Anschlussbahnen berät. Eine solche Unterstützung sollte auch in Österreich geschaffen werden, zumal es bereits erfolgreiche Vorläufer-Projekte gibt. Neben proaktiver Beratung fehlt in Österreich auch eine zentrale Anlaufstelle mit gebündelten Informationen zum Thema klimaverträglicher Güterverkehr für die steigende Zahl an verlagerungswilligen Unternehmen. Ähnlich wie zum Thema Mobilitätsmanagement könnte eine solche Anlaufstelle bei der Initiative klimaaktiv mobil etabliert und umgesetzt werden.

Quellenverzeichnis in der Online-Version:
www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets

VCÖ-Empfehlungen

Klimaverträglicher Güterverkehr ist nur durch Reaktivierung und Ausbau von Anschlussbahnen zu schaffen

- Die Anzahl der aktiven Anschlussbahnen nimmt in Österreich sukzessive ab statt zu. Um den Güterverkehr auf Klimakurs zu bringen, braucht es eine rasche Trendumkehr.
- Während jedes Betriebsgelände in Österreich einen öffentlich finanzierten Straßenanschluss hat, müssen Unternehmen mehr als die Hälfte der Kosten für eine Anschlussbahn selbst tragen. Das „Salzburger-Modell“ zeigt, dass durch höhere Fördersätze Anschlussbahnen reaktiviert werden.
- Neben den Kosten stellen organisatorische Aspekte sowie fehlende Planungssicherheit derzeit oftmals Hürden dar. Positive Beispiele zeigen, dass bei gegenseitigem Willen Kooperationslösungen gefunden werden können.

Verlagerungscoach und Anlaufstelle für klimaverträgliche Transporte

- Um zusätzliche Unternehmen für die Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene zu gewinnen, braucht es regionale „Kümmerer“. Verlagerungscoaches können Potenziale aufzeigen und Unternehmen proaktiv beraten.
- Klimaschutz wird für immer mehr Unternehmen Thema. Analog zur Beratung zu betrieblichem Mobilitätsmanagement bei klimaaktiv mobil, braucht es eine offizielle Anlaufstelle für klimaverträglichen Gütertransport.



Michael Schwendinger,
VCÖ - Mobilität mit Zukunft:

„Der Anteil des Gütertransports auf der Schiene hängt eng mit der Entwicklung von Anschlussbahnen zusammen. Soll der Güterverkehr auf Klimakurs gebracht werden, braucht es eine Trendumkehr: Statt Anschlussbahnen einzustellen, müssen sie wieder zur Standardausstattung von Gewerbeparks und Industriegebieten werden.“

Ihre Spende macht den VCÖ-Einsatz möglich. Danke!

Spenden-Konto:
Erste Bank. IBAN:
AT11 2011 1822 5341 2200
BIC: GIBAAATWWXXX

