



/vereingailtalbahn



gailtalbahn.at



GAILTALBAHN

Zukunft GAILTALBAHN



Evaluierung durch Land Kärnten



- Rein betriebswirtschaftlicher Vergleich!
- keine Berücksichtigung von Umweltfaktoren und Straßenkosten (ausg. wegfallender Bus bei Var.1)

Für diese Angelegenheit ist ein betriebswirtschaftlicher Vergleich zu dünn, denn mit dieser Argumentation müsste das gesamte Eisenbahnnetz bzw. Straßennetz in Kärnten abgetragen werden!

- Relationen passen nicht → 6,5km Straße um 40Mio.€ kein Problem (Umfahrung Greifenburg) → 31km Eisenbahn um 48 Mio. € sehr hohe („nicht zumutbare“) Kosten!?
- Nicht berücksichtigt wurden mögliche Förderungen (Privatbahnförderung, Anschlussbahnförderung, VDV)
- Betrachtung des (Fahrrad-)Tourismus fehlt gänzlich
- Vergleich und Entwicklung von Privat-Nebenbahnen anderer Bundesländer fehlt.
- Die Länder haben sich zur Verlagerung auf die Schiene verpflichtet.

Variante 1

	INFRASTRUKTUR Einmalkosten BRUTTO in Mio. €	INFRASTRUKTUR laufende Kosten BRUTTO in Mio. € p.a.	FAHRBETRIEB laufende Kosten BRUTTO in Mio. € p.a.
Laut Gutachten	49,88	0,92	$6,92 - 1,56 = 5,36$
Mit Privatbahnförderung	24,94	0,46	$2,08 - 1,56 = 0,52$
Mit Privatbahnförderung Ohne Fahrzeuge			$1,40 - 1,56 = -0,16^*$

*Rechnung: $423.563 \text{ km} \times (12 \text{ €/km} - 1 \text{ €/km}) \times 30\% = 1.397.757,9 \text{ €}$

- Dieseltriebfahrzeuge klimaverträglicher als Bus → ÖBB beschafft Akkufahrzeuge
- Die Privatbahnförderung wurde nicht berücksichtigt
- Gegenrechnung der geringeren Straßeninstandhaltungskosten fehlen → weniger Busse, LKWs und PKWs
- Laufende Kosten **Bus (1,56 Millionen Euro, 100 % Anteil Land)** zu **Zug (1,4 Millionen Euro, 30 % Anteil des Landes aus einem VDV)** mit klarem Vorteil für die Bahn bei sogar höherer Kilometerleistung. (Preisbasis 12 €/Zugkilometer, abzüglich IBE 1 €/Zugkilometer)
- Anschaffung von Fahrzeugen durch VDV-Vergabe nicht notwendig → Fahrzeugkosten in Preisbasis enthalten

Variante 1



Zusammenfassung:

- Infrastrukturkosten fördert der Bund (Privatbahnförderung) mit 50 %. Einmalige Erstinvestition für Betriebsaufnahme sinkt von netto 41,57 Millionen Euro auf nur noch 20,79 Millionen Euro!
- Laufende Infrastrukturkosten ebenfalls 50 % förderbar.
- Laufende Betriebskosten (bei VDV) günstiger als beim derzeitigen Busverkehr

Nutzen:

- Anbindung Kärntens größtes Schigebiet Nassfeld
- Attraktivierung der Region durch schnellere Fahrzeiten im Vergleich zum Bus
- Komfortgewinn durch Wegfall des Umsteigezwang in Hermagor (bis zu 14 Minuten Wartezeit)
- Einsparung von CO2 (bei Akkutriebwagen).
- Güterverkehr möglich
- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Straße
- Belebung der örtlichen Wirtschaft durch Instandhaltungsarbeiten
- Preislich günstigste Streckenreaktivierung Österreichs

Variante 2

	INFRASTRUKTUR Einmalkosten BRUTTO in Mio. €	INFRASTRUKTUR laufende Kosten BRUTTO in Mio. € p.a.	FAHRBETRIEB laufende Kosten BRUTTO in Mio. € p.a.
Laut Gutachten	4,67	0,46	-
Mit Anschlussbahnförderung	3,11	0,31	-

- Dieseltriebfahrzeuge klimafreundlicher als Bus → ÖBB beschafft Akkufahrzeuge
- Anschlussbahnförderung wurde nicht berücksichtigt
- Gegenrechnung der geringeren Straßeninstandhaltungskosten fehlen → weniger Busse, LKWs und PKWs

Variante 2



Zusammenfassung:

- Infrastrukturkosten fördert der Bund (Anschlussbahnförderung) mit bis zu 50 %. Einmalige Erstinvestition sinkt von netto 4,67 Millionen Euro auf 3,11 Millionen Euro!
- Laufende Infrastrukturkosten ebenfalls bis zu 50 % förderbar.

Nutzen:

- Anbindung Kärntens größtes Schigebiet Nassfeld
- Attraktivierung der Region durch Tourismuszüge
- Einsparung von CO2 (bei Akkutriebwagen).
- Güterverkehr möglich
- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Straße
- Belebung der örtlichen Wirtschaft durch Instandhaltungsarbeiten
- Möglichkeit zur Nutzung der Strecke für Forschung und Entwicklung → **Projekt KAR-IN von FFG gefördert**

Variante 2a

	INFRASTRUKTUR Einmalkosten BRUTTO in Mio. €	INFRASTRUKTUR laufende Kosten BRUTTO in Mio. € p.a.	FAHRBETRIEB laufende Kosten BRUTTO in Mio. € p.a.
Laut Gutachten	-	0,18	-

Zusammenfassung:

- Keine Förderungen möglich

Nutzen:

- Keine Anbindung Kärntens größtes Schigebiet Nassfeld
- Keine Attraktivierung der Region durch Tourismuszüge
- Keine Einsparung von CO2.
- Kein Güterverkehr möglich
- Keine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Straße
- Kaum Belebung der örtlichen Wirtschaft durch Instandhaltungsarbeiten

Variante 3

	INFRASTRUKTUR Einmalkosten BRUTTO in Mio. €	INFRASTRUKTUR laufende Kosten BRUTTO in Mio. € p.a.	FAHRBETRIEB laufende Kosten BRUTTO in Mio. € p.a.
Variante 3 (Auflassung) 1	-0,20	-	-
Variante 3 mit Kosten aus Sicherungspflicht 2	0,23	-	-

Zusammenfassung:

- Die Abtragung würde dem aktuellen Kärntner Regierungsprogramm (Seite 47) der „Nachhaltigkeitskoalition“ widersprechen
- Kosten für Wiederaufnahme eines Eisenbahnbetriebs wurden nicht berücksichtigt
- Worst-Case-Szenario mit Abtragung von Durchlässen und Brücken wurde nicht betrachtet
- Keine nachhaltige Variante

Variante 3



Nutzen:

- Keine Anbindung Kärntens größtes Schigebiet Nassfeld
- Keine Attraktivierung der Region durch Tourismuszüge
- Keine Einsparung von CO2.
- Kein Personenverkehr möglich
- Kein Güterverkehr möglich
- Keine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Straße
- Keine Belebung der örtlichen Wirtschaft durch Instandhaltungsarbeiten

Variante 4



Zusammenfassung:

- Keine Kosten-Nutzenaufstellung
- Keine Evaluierung möglich!

Rahmenbedingungen



Änderung der Rahmenbedingungen:

- Eröffnung Koralmbahn
- Einführung Klimaticket
- Einführung der Einzelwagenförderung
- Serienreife von Akkufahrzeugen
- Serienreife von Hybridfahrzeugen
- geändertes Mobilitätsverhalten
- Wohnkosten im urbanen Bereich steigen → Pendlerwege ändern sich

Erreichung Klimaziele

IV. Auswirkungen auf die Erreichung der Ziele für eine nachhaltige Entwicklung (SDGs):

Von den 17 Zielen der Vereinten Nationen für eine nachhaltige Entwicklung sind vom gegenständlichen Geschäftsfall die folgenden wie ausgeführt betroffen:

Ziel 9 - Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen ...: Wegen der Notwendigkeit öffentliche Geldmittel effizient und nachhaltig einzusetzen, kann der Eisenbahnbetrieb auf den beiden Strecken Gailtalbahn und Rosentalbahn derzeit nicht in vollem Umfang aufrecht gehalten werden. Das Land Kärnten ist aber bemüht, zumindest die Trasse für eine zukünftige Nutzung weiterhin sicherzustellen.

Ziel 13 - Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen: Diesbezüglich liegt keine Betroffenheit vor, da weder Personen- noch Güterverkehr durch die befürworteten Auflassungen in einem maßgeblichen Umfang betroffen sind. Die Einführung eines öffentlichen Personenverkehrs gem. Variante 1 wird nicht befürwortet, da das Fahrgastinteresse nicht in ausreichendem Maß gegeben ist und da der Betrieb mit Dieselfahrzeugen geführt werden müsste.

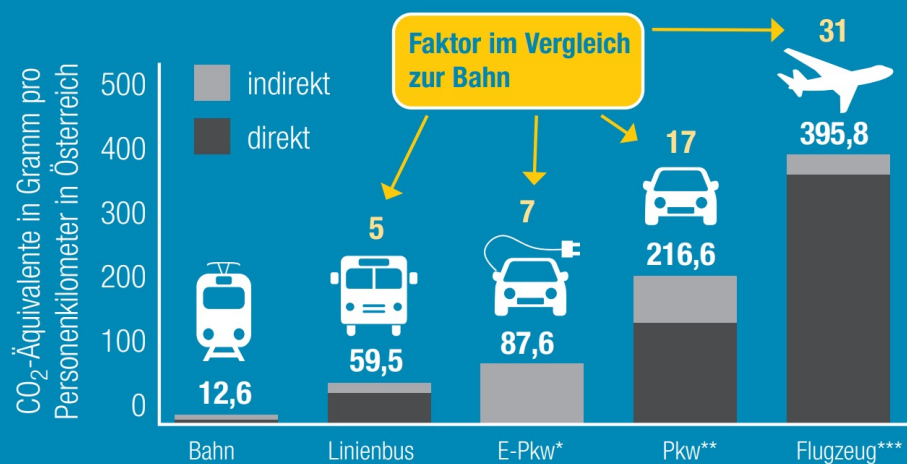
Klare Fehleinschätzung! Fehlerhafte Schlussfolgerung

- Geldmittel sind nur in Investition des Eisenbahnbetriebs nachhaltig eingesetzt
- Die Reaktivierung der Bahn ist eine umgehende Maßnahme zur Bekämpfung des Klimawandels! Eine nicht Umsetzung widerspricht diesem Ziel!

Erreichung Klimaziele



Niedrige Emissionen im Öffentlichen Verkehr VCO

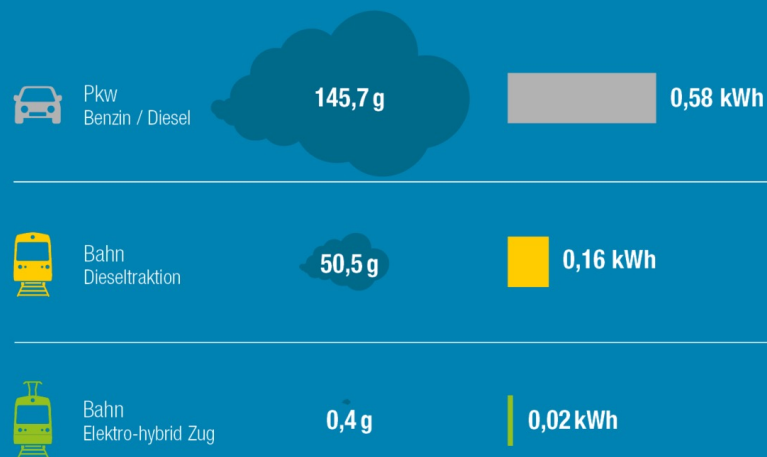


* Strommix Österreich inklusive Importe
 ** Durchschnitt Diesel und Benzin
 *** Durchschnitt nationale und internationale Flüge

Quelle: Umweltbundesamt 2021¹⁶⁰ Grafik: VCO 2021

Regionalbahnen sind klimaverträglich und energieeffizient

CO₂-Emissionen und Energiebedarf pro Personenkilometer



Quelle: Preslmayr 2023, Umweltbundesamt 2023 Grafik: VCO 2023, Lizenz CC BY-ND

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel des Linien- und Individualverkehrs im Personenverkehr in Deutschland 2022

Quelle: Umweltbundesamt, TREWID 4.51

Verkehrsmittel	Treibhausgase ¹	Stickoxide	Partikel ²	Auslastung
Pkw ³	166	0,32	0,013	1,4 Pers./Pkw
⁴ davon Elektro-Pkw	79	0,08	0,004	
⁴ davon Hybrid-Pkw	121	0,10	0,008	
⁴ davon Diesel-Pkw	173	0,52	0,015	
⁴ davon Benzin-Pkw	165	0,17	0,012	
Flugzeug, Inland	238 ³	1,03	0,011	57 %
Eisenbahn, Fernverkehr	31	0,04	0,002	46 %
Linienbus, Fernverkehr	31	0,03	0,002	52 %
Eisenbahn, Nahverkehr	58	0,18	0,005	24 %
¹ davon Dieseltraktion	90	0,68	0,015	
² davon Elektrotraktion	49	0,05	0,002	
Linienbus, Nahverkehr ⁵	93	0,25	0,008	16 %
⁴ davon Elektrobusse	72	0,07	0,002	
⁴ davon Dieselbusse	96	0,27	0,008	
Straßen-, Stadt- und U-Bahn	63	0,06	0,003	15 %
E-Bike	3	0,00	0,000	1 Pers./E-Bike

g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer, inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel, RZ-Stoff und Erdgas sowie der für städtische Luftschadstoffe zugeordneten Emissionsfaktoren, basieren auf Werten zum durchschnittlichen Strom-Na in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder objektbezogenen Strombezügen basieren (z.B. "CO₂-emissions" der Deutschen Bahn AG), können daher von den in der Tabelle dargestellten Werten abweichen.

¹ CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten gemäß ARS 6.5, Sachstandsbericht des IPCC

² alle Antriebe (Benzin, Diesel, Elektro, RZ-Stoff und Erdgas, Hybrid)

³ ohne Abtrieb von Italien, Straßenbelag, Bremsen, Überleitungen

⁴ inkl. Nicht-CO₂-Emissionen, ENF 1.2 (Haustrennungsluftfilter)

⁵ alle Antriebe (Benzin, Diesel, Elektro, Hybrid, Erdgas)

Alle Informationen zu den Emissionen aus Infrastruktur- und Fahrzeugbetriebsleistungen sind öffentlich zugänglich unter www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/verkehrsmittel

- Eisenbahn ist immer die klimaverträglichste Lösung
- Vergleich Bahn (Diesel) 50,5g mit Linienbus 59,5g
- Bahn ist dem Bus vorzuziehen!

Erreichung Klimaziele



Umweltbelastung pro Tonnenkilometer:
Schienengüterverkehr und LKW im Vergleich



Verkehrsfläche: Schienengüterverkehr und LKW im Vergleich



Strecke bei gleichem Energieverbrauch:
Schienengüterverkehr und LKW im Vergleich



- Einsparung von 13,25t CO₂ beim Transport von Kötschach-Mauthen nach Leoben
- Bei der Investition von 300.000€ in die Instandhaltung der Strecke werden 1.017.000€ an externe Kosten eingespart!



Fahrgastzahlen



- Es gab keinen attraktiven Fahrplan (22 min Wartezeit in Hermagor, kein Taktverkehr)
- Trotzdem 700 Fahrgäste pro Werktag zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen (über 220.000 Fahrgäste pro Jahr)
- Mit dem Effekt eines Stundentaktes und des Klimatickets wären es nach anerkannten Berechnungsschlüssel heute 1300 Fahrgäste pro Tag
- Stundentakt Hermagor - Kötschach-Mauthen auf bestehender Infrastruktur möglich!

Zusammenfassung



Kosten/Nutzen	Variante 1	Variante 2	Variante 2a	Variante 3
Kosten ohne Förderungen	sehr hoch	mittel	gering	gering
Kosten mit Förderungen	mittel	gering	gering	-
Nachhaltigkeit	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht
Erreichung Klimaziele	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht
Einsparung CO2	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht
Personenverkehr	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht
Güterverkehr	sehr gut	sehr gut	schlecht	sehr schlecht
Erhöhung Verkehrssicherheit	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht
Entlastung der Straße	sehr gut	gut	schlecht	sehr schlecht
Entspricht Regierungsprogramm	Ja	Eher Ja	Nein	Nein

Farbcodierung nach Schulnoten:

1	2	3	4	5

Zusammenfassung

- Empfehlungen werden auf Basis unvollständiger Evaluierungen gegeben!
- Empfehlungen widersprechen den Zielen für eine nachhaltige Entwicklung (SDGs)!
- Keine Berücksichtigung der Green Vehicle Directive (GVD) und des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz BGBl. I Nr. 163/2021 → Höhere Kosten von Elektrobussen
- Empfehlungen widersprechen den Zielen der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene
- Rein betriebswirtschaftlicher Vergleich! → Entspricht nicht Schlussempfehlung (10) des LRH
- Rückhalt in der Bevölkerung vorhanden – siehe Aktion Unkrautzupfen und Interesse an Sonder- und Güterzügen (1)

Empfehlung:

Bei einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung und der Berücksichtigung der Klimaziele sind die Varianten 1 und 2 zu empfehlen!

Durch mögliche Förderungen des Bundes können Kosten für das Land wesentlich minimiert werden!

Vorbilder



Traisentalbahn

- Im Jahr 2012 übernahmen die Gemeinden
- Gefördert durch Land NÖ und SCHIG

regiobahn Leiser Berge

- Im Jahr 2022 übernahmen die Gemeinden
- Gefördert durch Land NÖ und SCHIG sowie Geld von ÖBB

Aschacherbahn

- Im Jahr 2024 übernahm das Land OÖ

Mariazellerbahn, Wachaubau, Citybahn Waidhofen, Reblausexpress

- Im Jahr 2010 übernahm das Land NÖ

GÜTERVERKEHR

Anschlussbahn Traisental bis 2031 gesichert

ERSTELLT AM 12. JÄNNER 2022 | 15:17
LESEZEIT: 3 MIN
ANMELDEN, UM ARTIKEL ZU SPEICHERN



Dieser Artikel ist älter als ein Jahr

Vollbild



Für 2022 bis 2031 sind insgesamt 2,2 Millionen Euro an Landesfördermitteln vorgesehen.



regiobahn.at

Positive Pilotprojekte

Güterverkehr

- Zwei erfolgreiche Testfahrten im Jahr 2022
- Ganzzüge mit 15 Waggons
- Ca. 800 Festmeter Holz pro Zug
- Interesse von Firmen an Holztransporte (Anfrage für 20 weitere Züge)

Personenverkehr

- 1. Sonderzug im September 2023 zum 25.Käsefest in Kötschach
- Dampfzug der NbiK mit ca. 300 Fahrgäste
- Vielen Interessierte entlang der Strecke



Quellenangaben

- (1) https://www.meinbezirk.at/gailtal/c-lokales/gailtalbahn-draisinen-sind-giftfrei-unterwegs_a4133538
- (2) <https://gailtal-journal.at/aktuell/in-kaernten-ist-zahl-der-toedlichen-lkw-unfaelle-im-vorjahr-stark-gestiegen/>
- (3) <https://kaernten.orf.at/stories/3246023/>
- (4) <https://privatbahn-magazin.de/personennahverkehr/vcoe-im-vorjahr-mehr-fahrgaeste-auf-oesterreichs-regionalbahnen/>
- (5) <https://vcoe.at/themen/bessere-mobilitaet-fuer-die-regionen/regionalbahnen-als-rueckgrat-klimavertraeglicher-mobilitaet>
- (6) <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/foerderungen/privatbahnen.html>
- (7) <https://www.noen.at/lilienfeld/gueterverkehr-anschlussbahn-traisental-bis-2031-gesichert-bezirk-lilienfeld-redaktionsfeed-gueterverkehr-saegewerk-brunner-stern-anschlussbahn-traisental-ludwig-schleritzko-helmut-miernicki-redaktion-308918871>
- (8) <https://vcoe.at/blog/detail/regionalbahnen-eine-wichtige-saeule-klimavertraeglicher-mobilitaet-2>