

Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn

Das System Bahn umfasst nicht nur die Eisenbahn bzw. die Straßenbahn als Verkehrsträger allein, sondern es ist damit auch die Leistung der bahnspezifischen Zulieferer begrifflich einbezogen. Im gesamtwirtschaftlichen Beitrag des Systems Bahn darf die Bedeutung dieser Bahn - Zulieferunternehmen in Österreich nicht vernachlässigt werden, wenngleich sie in der allgemeinen Wahrnehmung einen Stellenwert einnehmen, der ihrer Bedeutung nicht gerecht wird. Um hier den volkswirtschaftlichen Scheinwerfer auf diese Wirtschaftssparte der Bahnzulieferer zu richten, wurde ein Vortragsabend am 21.5.2014 im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz veranstaltet im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, der seit langem getragen wird von der Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft. Zwei kundige Vortragende nahmen sich dieses Themas an:

Ing. Ronald Chodász, Geschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie und

Dr. Christian Helmenstein, Leiter des ECONOMICA Instituts für Wirtschaftsforschung, besser bekannt auch als Chef - Volkswirt der Industriellenvereinigung (= Leiter der Abteilung Wirtschaftspolitik der Industriellenvereinigung).

Herr Ing. Chodász stellt vorerst den Verband der Bahnindustrie vor, der 2005 gegründet wurde und aus dem seinerzeitigen Arbeitskreis „Bahntechnische Industrie“ im Fachverband der Elektro- und Elektronikindustrie hervorgegangen ist. Der „Verband der Bahnindustrie“ ist ein privater Interessensvertreter derjenigen Zulieferindustrien der Eisenbahnen und Straßenbahnen, die sonst im Schematismus der Wirtschaftskammer in verschiedenen Fachverbänden erfasst sind, beispielsweise im vorerwähnten Fachverband der Elektro- und Elektronikindustrie, der Fachverbände Bergwerke und Stahl, der Maschinen- und Metallwarenindustrie, der Fahrzeugindustrie etc. und dort wieder zusammen mit diversen, wenig bahnaffinen Unternehmen organisiert sind. Um die bahnspezifischen Interessen zusammen zu fassen, entstand der „Verband der Bahnindustrie“ und wendet sich an alle Erzeuger von Bahnmaterial beginnend beim Fahrweg der Bahn ab dem Oberbau über die Sicherungssysteme bis zu den diversen Fahrbetriebsmitteln mit deren Einzelteilen. Im „Verband der Bahnindustrie“ sind 24 bedeutende Betriebe direkte Mitglieder, darüber hinaus besteht eine enge Kooperation beispielsweise mit der VÖEST Alpine (Schienen, Weichen). Nicht erfasst sind die Baufirmen, die für sich bedeutende Zulieferer der Eisenbahn sind bei der Fahrwegerstellung (Erdbau, Brücken- und Tunnelbau), einfach deswegen, weil deren Erfordernisse beim Bahnbau meist identisch sind mit denen beim Straßenbau.

Die aktuellen Arbeitsthemen des „Verbandes der Bahnindustrie“ sind:

- Interoperabilität und Zulassungswesen,
- Viertes Eisenbahnpaket der EU (Infrastruktur/Betrieb, Wettbewerbsmodelle)
- Eisenbahnsicherheit,
- Vergaberechtliche Fragen (Zulieferindustrien),
- Wirtschafts- und verkehrspolitische Aspekte („Ökonomischer Fußabdruck“),
- „Allianz pro Schiene“ (in Österreich als informeller Verbund),

- Ausbildungswesen,
- Forschungs- und Entwicklungsprogramme (Initiative „Shift2Rail“, „Horizon 2020“).

Der „Verband der Bahnindustrie“ (Austria´s Railway Industry) in Österreich ist Mitglied des „Europäischen Verbandes der Bahnindustrie“ (UNIFE).

Im Rahmen der vorerwähnten wirtschaftspolitischen Aufgaben des „Verbandes der Bahnindustrie“ erfolgte der Auftrag an das ECONOMICA - Wirtschaftsforschungsinstitut zusammen mit der Industriellenvereinigung und in Kooperation mit den ÖBB zur Erstellung der Studie „Der ökonomische Fußabdruck des Systems Bahn“. Diese Studie wurde 2013 vollendet und damals auch präsentiert und beleuchtet die Bedeutung der Zulieferindustrie der Eisenbahn in Österreich aus aktueller allgemein wirtschaftlicher Sicht. Dr. Christian Helmenstein war für die Erstellung dieser Studie zentral verantwortlich und stellte deren wichtigste Erkenntnisse in seinem darauffolgenden Vortrag dar.

Das System Bahn setzt sich zusammen aus den Eisenbahn - Verkehrsunternehmen des Personen- und Güterverkehrs sowie aus den Unternehmen der Bahnindustrie in Österreich. Die Bahnindustrie beinhaltet die Herstellung von bahnspezifischer Ausrüstung für den Eisenbahnverkehr und für den Schienen - Nahverkehr mit Straßenbahnen und U - Bahnen. Das so definierte System Bahn erbringt in Österreich einen Jahresumsatz von 8,4 Mrd. € (Basis 2011), beschäftigt rd. 54.000 Leute, erstellt eine Bruttowertschöpfung von 4,1 Mrd. €, was einem Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt von 1,4 % entspricht.

Von hoher volkswirtschaftlicher Bedeutung sind die Infrastrukturinvestitionen in das Eisenbahnnetz in Österreich. Es handelt sich dabei um einen wichtigen Impulsgeber für die gesamte Volkswirtschaft. Zu unterscheiden sind bei dieser Betrachtung die kurzfristigen Effekte dieser Investitionen auf Wertschöpfung und Beschäftigung während der Bauzeit und zwar die direkte Wertschöpfung bei den Auftragnehmern der Bahn und die indirekte Wertschöpfung bei den Zulieferern der Direktauftragnehmer der Bahn. Weiters geht es aber auch um die langfristigen Effekte der Nutzung dieser Infrastruktur, die Wirkung auf die erschlossenen Räume und deren Wirtschaft.

Das von den ÖBB im Zeitraum 1995 - 2029 bereits realisierte oder noch geplante Investitionsvolumen in die Bahninfrastruktur von 42,5 Mrd. € bewirkt direkte Wertschöpfungseffekte in Höhe von 21,7 Mrd. € bei den durch die Investitionen direkt angeregten Wirtschaftssektoren. Davon ausgehend werden weitere 16,5 Mrd. € an multiplikativer Wertschöpfung hervorgerufen, 12,5 Mrd. € davon als indirekte Effekte bei den Vorlieferanten der direkt beauftragten Firmen und 3,9 Mrd. € in Form induzierter Effekte (Einkommenseffekte). Insgesamt ergibt sich aus diesen Wertgrößen der Bahninfrastrukturinvestitionen im Betrachtungszeitraum 1995 - 2029 von 42,5 Mrd. € in Österreich ein durch den Bauvorgang ausgelöster Wertschöpfungseffekt von insgesamt 38,2 Mrd. €, woraus ein Wertschöpfungsmultiplikator von 1,8 resultiert, ein vergleichsweise recht günstiger Wert!

Die aktuelle nationalökonomische Situation im Jahr 2013 hat in Österreich eine Steigerung des gesamten Bruttoinlandsprodukts von 0,3 % gebracht, im gleichen Jahr brachten die hohen Investitionen in die Bahninfrastruktur einen Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt von 0,6 % des BIP. Daraus folgt, dass das minimale Wachstum der gesamten österreichischen Volkswirtschaft von 0,3 % im Jahr 2013 ohne die Bahninfrastruktur-Investitionen in eine Schrumpfung von gleicher Größe (- 0,3 %) umgekippt wäre! Andererseits weist Dr.

Helmenstein darauf hin, dass diese Multiplikatorsituation abhängig ist von einer entsprechenden volkswirtschaftlichen Gesamtsituation, die günstig sein muss für fruchtbare Investitionen in einen bestimmten Sektor. Besteht keine entsprechende Bedarfslage oder wird ein Optimum überschritten, so verschlechtert sich der Wertschöpfungsmultiplikator auch rasant. Schließlich warnt Dr. Helmenstein vor einer manchmal kolportierten Irrmeinung, nämlich, dass die steuerlichen Rückflüsse aus Infrastruktur - Investitionen höher wären als die investierten Beträge. Aus einem investierten Euro entstehen nicht 1,50 € an Steuern. Ein solches ökonomisches „Perpetuum mobile“ gibt es nicht!

Klarerweise schafft die fertige Infrastruktur dauernde nationalökonomische Strukturvorteile. Es geht dabei um die Verbesserung der Verkehrslage insgesamt mit den positiven Auswirkungen auf die Zulieferung zur Produktion und die Versendung der erzeugten Produkte, aber auch um Strukturvorteile im Personenverkehr, beispielsweise der Einfluss auf den Faktor Arbeit durch die Ausdehnung von Pendler-Einzugsbereichen, von Reisezeitersparnissen und der Förderung des Tourismus. So hat man errechnet, dass auf 68.300 € zusätzlicher Investition in die Eisenbahninfrastruktur ein Arbeitsplatz in der Volkswirtschaft entsteht, insbesondere durch die Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Produktivität. Diese Tatsache zeigt Dr. Helmenstein anhand der Entwicklung des Kapitalstocks der Infrastruktur der ÖBB, das heißt der Entwicklung des bilanziellen Buchwerts der ÖBB-Infrastruktur. Dieser Kapitalstock ist über lange Jahre etwa gleich geblieben (die getätigten Investitionen haben die erforderlichen Abschreibungen egalisiert). Ab dem Jahr 2002, also interessanterweise exakt in der Zeit der Regierung Schüssel, erfährt dieser Wert des Kapitalstocks der ÖBB-Infrastruktur einen kräftigen Aufwärtsschub und steigt bis 2010 mit 20,1 Mrd. € fast auf das Doppelte!

Setzt man diese bilanzielle Entwicklung in Beziehung zum Bruttoinlandsprodukt, so betrug der Wert der ÖBB-Infrastruktur im Jahr 2000 rd. 4 % des BIP, wie durch über 25 Jahre vorher auch, steigt aber ab 2002 kräftig und erreicht 2010 den Wert von 7 % (des zwischenzeitlich auch gestiegenen) Bruttoinlandsprodukts. Dies zeigt ganz deutlich, wie viel Geld in dieser Zeit in den Ausbau der Bahninfrastruktur geflossen ist und dass diese Bahninvestitionen strukturell bevorzugt worden sind. Es kann daher - allgemein gesehen - längst nicht mehr von einer Benachteiligung der Bahn gesprochen werden! (der Spruch: „Wie fahren auf den Schienen des Kaisers Franz Josef“ ist also wirklich nicht mehr berechtigt). Dr. Helmenstein erwartet auch, dass in den nächsten Jahren dieser hohe Investitionswert aufrecht bleibt, die günstige Auswirkung einer modernen Bahninfrastruktur weiter entwickelt wird in Bezug auf Arbeitsproduktivität, Beschäftigung und Außenhandel. Interessant ist auch der Hinweis, dass Klein- und Mittelbetriebe von Bahn - Infrastrukturinvestitionen, unmittelbar und mittelbar, überproportional profitieren.

Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Bahnindustrie Österreichs charakterisiert Dr. Helmenstein mit folgenden Ziffern:

| | |
|---|--------------|
| Gesamtumsatz im Jahr 2011: | 2.600 Mio. € |
| Wertschöpfung (ohne importierte Teile): | 900 Mio. € |
| Anzahl der Beschäftigten: | 8.100 Leute |
| Jährliches Beschäftigungswachstum: | 2,1 % |
| Exportanteil am Umsatz: | 71 % |

Unter allen Industrienationen weltweit, welche Schienenfahrzeuge und Ausrüstungsgegenstände für Eisenbahnen exportieren, nimmt das kleine Österreich in absoluten Zahlen den 5. Rang ein! Bei den Produkten geht es neben dem Bereich „Fahrzeuge, elektrische Ausrüstung und Energieerzeugung“ um die Bereiche „Allgemeine Bahntechnikkomponenten, Baugruppen und Systeme“. Die Bahnindustrie in Österreich ist also hinsichtlich ihrer Exporte artikelmäßig recht breit aufgestellt.

Der Schienenfahrzeugbau in Österreich ist bedeutend, er trägt mit 0,22 % zur nationalen Wertschöpfung bei, was ein hoher spartenmäßiger Anteil ist und nur in Tschechien (Anteil 0,24 % an der nationalen Wertschöpfung) übertroffen wird. Der Bruttowertschöpfungsanteil dieser Industriesparte im EU-Schnitt beträgt nur 0,05 %. Die so wichtige Industriesparte „Herstellung von Kraftfahrzeugen und Kraftwagenteilen“ hat in Österreich nur einen vierfach höheren Anteil an der nationalen Wertschöpfung. Im Jahr 2010 hat Österreich „Schienenfahrzeuge und zugehörige Ausrüstungen“ im Wert von 1,6 Mrd. € exportiert, was einem Anteil von 1,4 % der Gesamtexporte entspricht. Seit dem Jahr 2000 gab es bei diesen Exporten einen Zuwachs um das Zweieinhalbfache (von 625 Mio. € im Jahr 2000 auf knapp 1,6 Mrd. € in 2010). Hinzu kommt, dass in dieser Produktgruppe wesentlich mehr exportiert wird als es zu Importen kommt (Importe 2010: 800 Mio. €).

Die Leistungsstärke der Bahnindustrie hat einen Grund in der engen Kooperation der Bahnindustrie in Österreich mit den ÖBB, die bei Innovationen gleichsam den „sparring partner“ abgibt und für neu geschaffene Produkte zusammen mit regionalen Bahnen den inländischen Referenzmarkt für den Export darstellt. So nahm die ÖBB im Jahr 2011 16,3 % der Erzeugung der Bahnindustrie in Österreich ab, 12,9 % der Erzeugung gingen an die übrigen österreichischen Lokalbahnen und die städtischen Verkehrsbetriebe (dominant die Wiener Linien) und 70,8 % des Erzeugungswertes wurden exportiert.

In besonderer Weise geht die Innovationskraft und Exportstärke der Bahnindustrie in Österreich zurück auf die Intensität von Forschung und Entwicklung in dieser Industriesparte. Im Schienenfahrzeugbau werden rd. 9 % der jährlichen Wertschöpfung in die Forschung und Entwicklung gesteckt. Dieser Wert liegt auf der Höhe der als forschungsintensiv bekannten Chemischen Industrie und ist doppelt so hoch als die bei 4,5% der Wertschöpfung liegenden Forschungsaufwendungen der deutschen Schienenfahrzeug-Industrie. Ein Indikator der Innovationskraft ist natürlich auch die Anzahl der erteilten Patente im Bereich der Bahnindustrie. Generell haben rd. 60 % der bestehenden Patente im Bereich der Bahnindustrie europäische Urheber, während 16 % dieser Patente aus den USA stammen und 11 % ihren Ursprung in Japan haben. Auf österreichische Erfinder gehen 6 % aller Patente weltweit im Bereich Eisenbahn und Schiene zurück. Im Jahrzehnt Mai 2002 bis Mai 2012 haben 771 österreichische Erfinder Patente im Bereich Eisenbahn und Schiene entwickelt. Österreich ist damit das Land mit der fünfthöchsten Anzahl von Erfindern in dieser Sparte und, umgelegt auf die Einwohnerzahl, das Land mit der höchsten Erfinderdichte!

Interessant ist auch die Entwicklung der Patentanmeldungen im Bahnbereich über ein Jahrzehnt zurück. Auch hier zeigt sich eine Intensitätssteigerung ab 2004 in sehr deutlicher Weise, die innerhalb von 2 Jahren zu einer Verfünffachung der Patentanmeldungen geführt hat und über etliche Jahre diese Höhe gehalten hat. Spezifisch ist dabei, dass viele dieser Patente recht unterschiedliche Technologien umfassen und oft das Ergebnis kleiner personeller Netzwerke sind. Es ist naheliegend, dass die Erhöhung der Investitionen in das

System Bahn etwa zeitgleich diese Entwicklung stimuliert hat. Die Unternehmen, welche diese Patente angemeldet haben, sind in der Reihenfolge der Anzahl der angemeldeten Patente vor allem Plasser & Theurer (ca. 30 %) und Siemens (ca. 20 %) sowie ferner: VÖEST Alpine, Innova Patent, Knorr Bremse, Bombardier, ÖBB, Gmunder FT, Robel und Frauscher.

Auf diese Weise sind österreichische Unternehmen zu Weltmarktführern in ihren spezifischen Sparten aufgestiegen, beispielsweise:

| | |
|---|----------------------------------|
| Gleiserhaltungs- und Gleisbaumaschinen: | Plasser & Theurer |
| Schienen und Weichen: | VÖEST Alpine (Donawitz, Zeltweg) |
| Nahverkehrszüge: | Siemens, Bombardier |
| Zugfunk: | Kapsch |
| Bremssysteme: | Knorr Bremse |
| Zugsicherungs- und Betriebsführungssysteme: | Thales (ehemals Alcatel) |
| Antriebssysteme: | Traktionssysteme Austria. |

Als wichtig wird auch erachtet, dass das System Bahn in Österreich zahlreiche Lehrlinge im technischen Bereich ausbildet als Basis eines zukünftigen Stammes an Facharbeitern. Die ÖBB für sich ist der größte Ausbilder von technischen Lehrlingen in Österreich mit den Schwerpunkten Mechatronik, Metallverarbeitung und Maschinenbau sowie Elektronik und Elektrotechnik.

Abschließend beschäftigt sich Dr. Helmenstein in seinem Vortrag noch mit dem aktuellen Status der ÖBB in volkswirtschaftlicher Hinsicht. Er konstatiert, dass die Eisenbahn in Österreich entsprechend der EU - Verkehrspolitik einen hohen Liberalisierungsgrad aufweist und dies nicht nur theoretisch, sondern auch in der Praxis. Im Güterverkehr fährt die ÖBB nur mehr 82,4 % der Transportleistung, welche im eigenen Netz erbracht wird, während 17,6% sich in den Händen alternativer Anbieter befinden, darunter ausländische Bahnen, wie Lokomotion aus Deutschland und TX Logistik aus Italien (Trenitalia), aber auch Inländer, wie die Graz Köflacher Eisenbahn (LTE), die Wiener Lokalbahnen (Badner Bahn), die Steiermärkischen Landesbahnen, die Salzburger Landesbahn, die LogServ als Bahnunternehmen der VÖEST Alpine. Am Brenner sind 35 % des Güterverkehrs, gemessen in Brutto - Tonnenkilometern, in der Hand der Ausländer (Lokomotion als stärkster Anbieter darunter), auf der Donauachse fahren ca. 21 % der Transportleistung alternative Anbieter. Auch im Personenverkehr gibt es Konkurrenz der ÖBB im eigenen Netz. Der bekannteste Anbieter ist die Westbahngesellschaft mit der französischen Staatsbahn als Hauptgesellschafter. Österreich hat damit sicher eine praktische Vorreiterrolle bei der Liberalisierung des Bahnverkehrs.

Durchführungstechnisch hat 2012 die Güterverkehrssparte der ÖBB, die RCA (Rail Cargo Austria), den Güterverkehr in nachstehenden Anteilen abgewickelt:

| | |
|-------------------------------------|--------------------------|
| Konventionell : | 13,3 Mrd. Netto tkm |
| Unbegleiteter Kombiniertes Verkehr: | 3,- Mrd. Netto tkm |
| Rollende Landstraße: | <u>1,4Mrd.</u> Netto tkm |
| Summe: | 17,7 Mrd. Netto tkm |

Der konventionelle Güterverkehr der Eisenbahn ist wieder unterzuteilen in den Verkehr mit Einzelwagen oder Waggongruppen ,die über Rangiervorgänge zu ganzen Zügen zusammengestellt werden bzw. im Zielbereich wieder als Züge für die Endzustellung zerlegt werden müssen, und in den Verkehr mit ganzen Zügen. Die alternativen Anbieter

des Güterverkehrs im ÖBB - Netz fahren praktisch nur Ganzzüge, wie folgende Aufstellung zeigt:

| Anteil der Ganzzüge | RCA | alternative Anbieter |
|---------------------|------|----------------------|
| Zug - km | 46 % | 98 % |
| Bruttotonnen km | 52 % | 99 % |

Der Wettbewerb zwischen der RCA und ihren Konkurrenten spielt sich innerhalb des ÖBB-Netzes hauptsächlich im internationalen Verkehr ab, wie nachfolgend ersichtlich ist:

| Anteil des Schienengüterverkehrs in Österreich in tkm: Anbieter | RCA | alternative |
|--|------|-------------|
| Binnenverkehr | 93 % | 7 % |
| Einfuhr | 89 % | 11 % |
| Ausfuhr | 85 % | 15 % |
| Durchfuhr | 72 % | 28 % |

Der Bahngütertransit ist das Hauptbetätigungsfeld der alternativen Anbieter, insbesondere der Ausländer und da besonders wieder der Verkehr über den Brenner. Hier haben die deutsche Lokomotion und die italienische TX Logistik (Trenitalia) ihre dominante Rolle im Verkehr zwischen Deutschland und Italien, wo die nur 110 km lange österreichische Transitstrecke selbst kostenmäßig nicht so bedeutend sein kann, wenn Regelzüge zwischen Nürnberg und Verona oder zwischen Köln und Bologna verkehren. Kalkulatorisch bedeutender sind die Trassenpreise der ÖBB schon im Transit über die Tauern- oder Pyhrnstrecke oder im Donau - Korridor. Die ÖBB-Infrastruktur verrechnet im internationalen Vergleich relativ hohe Trassenpreise für Güterzüge. In den großflächigen Eisenbahnländern liegen die Trassenpreise für Güterzüge nur in Polen mit 4,90 €/km über dem österreichischen Niveau von 4,50 €/km, während in Ungarn 3 €/km und in Deutschland 2,60 €/km angelastet werden. Natürlich sind höhere Trassenpreise in einem Gebirgsland mit sehr teuren Kunstbauten im Bahnnetz begründbar und es weist auch das österreichische Bahnnetz inzwischen einen recht guten Ausbauzustand auf, der eine wirtschaftliche Verkehrsabwicklung ermöglicht. Aber die Trassenpreise spielen eine Rolle beim kalkulatorischen Vergleich des Verkehrs mit Ganzzügen und beim Einzelwagenverkehr. Die bahnseitigen Kosten pro tkm beim Einzelwagenverkehr sind etwa doppelt so hoch wie im Verkehr mit ganzen Zügen ohne Rangierbedarf. Andererseits ist der hohe und auch verkehrspolitisch gewünschte hohe Anteil der Schiene am „modal mix“ des Güterverkehrs in Österreich nur durch den hohen Einzelwagenverkehr der ÖBB erreichbar. Auf dem Gebiet des Einzelwagenverkehrs spielt sich auch die Konkurrenz zwischen LKW und Eisenbahn im Güterverkehr ab. Nach der gegenwärtigen Kostenlage ist der LKW bis etwa 250 km Distanz im Vorteil, erst danach ist der Bahnverkehr mit Einzelwagen konkurrenzfähig. Der Bahnverkehr mit ganzen Güterzügen hingegen ist gegenüber dem LKW ohne Rücksicht auf die Distanz konkurrenzfähig. Inwieweit es vertretbar wäre durch eine spezifische Senkung der Trassenpreise für Güterzüge des Einzelwagenverkehrs die Grenze der Konkurrenzfähigkeit des Bahnverkehrs mit Einzelwagen unter diese Distanzschwelle von 250 km zu senken, wagt Dr. Helmenstein nicht zu entscheiden.

Die Konkurrenten der RCA beim Bahngüterverkehr im ÖBB-Netz werden oft als „private Bahnen“ bezeichnet. Dazu liefert Dr. Helmenstein den Hinweis, dass dies nur zutrifft für

die LogServ, den Eisenbahnbetrieb der VÖEST Alpine, die ein völlig privatwirtschaftliches und international breit aufgestelltes Industrieunternehmen ist. Lokomotion steht mehrheitlich unter dem Einfluss der DB (30 % DB Schenker, 30% Rail Traktion Co mit Beteiligung DB Schenker, 20 % Brenner Schienentransport AG, 20 % Kombiverkehr, die DB Schenker zuzurechnen ist). Die Wiener Lokalbahn (Badner Bahn) befindet sich zu 100 % im Eigentum der Stadt Wien. LTE (Logistik, Transport und Entsorgung) gehört mehrheitlich der Graz-Köflacher Bahn- und Busbetriebsgesellschaft, die im 100 % Eigentum der Republik Österreich steht, eine weitere Beteiligung hält die Porr Immobilien u. Infrastruktur GmbH. TX Logistik ist Eigentum der Trenitalia, der Güterverkehrstochter der Italienischen Staatsbahn. Die Raab-Ödenburg-Ebenfurther Eisenbahn gehört zu 65,6 % dem ungarischen Staat, zu 28,2 % der Republik Österreich und die restlichen 6,2 % sind Eigentum des Baukonzerns Strabag. Die Salzburger Lokalbahn gehört mit 42,56 % dem Land Salzburg, mit 31,21 % der Stadt Salzburg und 26,23 der Energie AG Oberösterreich, mehrheitlicher Besitz des Bundeslandes Oberösterreich. Die Steiermärkischen Landesbahnen sind zu 100 % Eigentum der Steiermark. Die so oft sehr erfolgreichen Konkurrenten der ÖBB im Güterverkehr auf deren eigenem Netz sind also in fast erdrückender Weise in öffentlichem Eigentum. Sie sind vergleichsweise klein, wendig und erfindungsreich und beweisen in überzeugender Weise ihre ökonomische Daseinsberechtigung.

Zum Schluss zeigt Dr. Helmenstein noch die volkswirtschaftliche Bedeutung der Zeitersparnis beim Personenverkehr am Beispiel der neubauten Hochleistungsstrecke Wien-St. Pölten. Hier werden gegenwärtig 20.000 Personen pro Tag befördert. Die Zeitersparnis, gemessen am Wert der zusätzlichen Freizeit, wird mit jährlich 28 Mio. € bemessen. Die Tagesfrequenz soll in einigen Jahren 25.000 Personen erreichen, der jährlich zugewonnene Freizeitwert steigt damit auf 35 Mio. €. Als Wirkung der neuen Strecke steigt das Arbeitskräftepotential in Wien um jährlich 7.400 Personen, für St. Pölten beträgt dieser Zuwachs 218 Personen. Die Hochleistungsstrecke erweitert den Arbeitsmarkt und erhöht die regionale Wertschöpfung. Der PKW ist zwischen den Endpunkten dieser neuen Hochleistungsstrecke nach Zeit, Kosten und Bequemlichkeit eindeutig geschlagen.

Die Diskussion war nach der auch für Fachleute beeindruckenden Aussage des Vortrags in breiter Weise zustimmend. Zur Stärkung des wichtigen Einzelwagenverkehrs im Gütertransport wurde wiederum auf die kostengünstige Auswirkung der Mittelpufferkupplung beim Rangiervorgang hingewiesen, wobei heute die Einführung der Mittelpufferkupplung auch stufenweise über längere Zeit möglich wäre und damit nach und nach ihre Vorteile erweisen könnte. Über Leasing - Lösungen gäbe es auch kein Finanzierungsproblem. Die Vortragenden wurden herzlich mit Beifall bedankt.

Dr. Karl Frohner
3. Juni 2014