



Der falsche Weg

„Von der Schiene auf die Straße“ ...

... oder der Niedergang des Güterverkehrs in der Salzburg AG

Jeder, der Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) als wirtschaftlich agierende Betriebe versteht, weiß, dass Bahnen mindestens zwei gesunde Unternehmensstandbeine benötigen, um erfolgreich zu sein. Diese beiden Wirtschaftsstandbeine sind der Personenverkehr, aber auch der Güterverkehr! Kein Verkehrssystem, auch nicht der Straßenverkehr, kann die Verkehrswege-Infrastruktur (Schiene & Straße) ohne die Hilfe der öffentlichen Hand selbst erwirtschaften! Während im ÖPNV (öffentlicher Personen-Nahverkehr) die Beförderungstarife (Fahrkarten) über die Verkehrsverbünde, politisch kontrolliert, festgelegt werden, werden im Güterverkehr die Frachttarife am freien Markt, zwischen EVU und verladender Wirtschaft, frei ausgehandelt. Somit ist in der Regel der Güterverkehr der Wirtschaftszweig im EVU, der die größeren Deckungsbeiträge lukriert. Ein Bahnunternehmen ohne Güterverkehr, wenn es sonst keinen anderen Wirtschaftszweig hat, steht somit auf wackeligen Beinen.

Demontage des Vorzeigeunternehmens „Salzburger Lokalbahnen“ in der Ära Schitter

Kein erfolgsorientiertes Wirtschaftsunternehmen würde den lukrativsten Unternehmensbereich proaktiv eliminieren. Völlig undenkbar wäre es, wenn man den tragfähigsten Ast eines Unternehmens selbst absägt. Jeder Manager weiß das natürlich. Nach der Pensionierung des früheren Salzburg AG Vorstandes Dr. Gasteiger 2012 übernahmen politische Funktionäre und keine Manager das Ruder und begannen die Demontage des Vorzeigeunternehmens „Salzburger Lokalbahnen“, indem sie auch das fachkompetente Personal austauschten. Über 40 Fachleute verließen das Unternehmen seit 2014. Die Konsequenzen daraus waren logisch und begründen die besorgniserregende Entwicklung im Bereich Verkehr. Nun regiert der Rotstift, ohne zu bedenken, welche Auswirkungen das hat. Die Obus-Krise 2018 ist noch allen in Erinnerung. Die derzeit nicht ausreichend durchgeführten Revisionsarbeiten bei den Lokalbahntriebwagen, durch Einsparungen begründet, steuern demnächst auf eine ähnliche „Lokalbahn-Krise“ zu. Man hat das Gefühl, als wolle man mit der Übergabe der Salzburger Lokalbahnen an das Land Salzburg eine inhaltsleere, wirtschaftlich heruntergefahrte Unternehmenshülle „Salzburg Verkehr“ übergeben. Aus diesem Grund wurden ganz offensichtlich die wirtschaftlich interessanten Bereiche Schafbergbahn, Wolfgangsee-Schiffahrt, Festungsbahn und Mönchsberglift herausgelöst. Die will man natürlich behalten.

Güterverkehr auf den „Salzburger Lokalbahnen“ inklusive Pinzgaubahn soll eliminiert werden

Die Salzburger Lokalbahn (SLB) betreibt seit 1886 (!) Güterverkehr zum Nutzen der Salzburger Wirtschaft. Der Güterverkehr war neben dem Personennahverkehr immer ein wesentliches Standbein für den Erfolg des Gesamtbetriebes. Dieser Erfolg wurde ab 2001 weiter ausgeweitet. Die Rahmenbedingungen dafür wurden durch die Liberalisierung des Schienengüterverkehrs geschaffen, die SLB war eines der ersten österreichischen Eisenbahnunternehmen, welches eine landesweite Konzession erwarben und diese zur EU-Berechtigung mit den Erfordernissen für Deutschland ausbauen konnte. In den 2000er Jahren erfreute sich der Güterverkehr auf Anschlussbahnen im Salzburger Zentralraum inklusive Oberbayern einer echten Renaissance:

- Errichtung von Anschlussbahnen für SAB Siggerwiesen, DB- Schenker und Frank-Stahl an der SLB Stammstrecke
- Übernahme der Anschlussbahn Binder Hallein
- Erwerb der Industriebahn Kleßheim mit bedeutenden Kunden wie Kaindl Holzindustrie, Haas Schrottverwertung, Miele, Post etc.
- Wiederaufnahme des Güterverkehrs auf der Pinzgauer Lokalbahn
- Übernahme des Güterverkehrs im Auftrag RCA zwischen Hallein und Werfen, z.B. mit Bedienung von Leube Golling und Eisenwerke Sulzau
- Übernahme der Anschlussbahn Hallein Papier
- Etablierung als Kooperationspartner für internationale Cargo Verkehre im Bereich der Verkehrsdrehscheibe Salzburg z.B. Partner der Voest-Alpine, der Slowenischen Staatsbahnen, von DB-Schenker etc.

- Zertifizierung der SLB Werkstätte als internationale Güterwagenwerkstätte und Einrichtung eines mobilen Wagenmeisterdienstes
- Aufbau einer zertifizierten Schulungseinrichtung für Betriebseisenbahner in Österreich und Deutschland
- Partner der Tourismuswirtschaft bei der Durchführung des „Schnee-Express“ mit direkten Nachtzügen aus den Niederlanden und aus Westdeutschland zu Wintersportzielen im Pinzgau und Pongau

Um 2010 beförderte die SLB über 2 Mio Tonnen Güter, womit hohe sechsstellige Deckungsbeiträge für die Salzburg AG erwirtschaftet wurden. Ab 2015 änderte sich die Philosophie, wie im Energiebereich, sollte nur mehr die Vollkostenrechnung mit einer Marche von 6%(!) angewandt werden. **Dies widerspricht sämtlichen Gesetzmäßigkeiten im Schienengüterverkehr, der in harter Konkurrenz zum Straßengüterverkehr steht und nicht wie der Energiesektor der Salzburg AG ein Monopol verwaltet.**

Die Folge der neuen Philosophie war:

- Abgabe der Anschlussbahn Binder in Hallein an die ÖBB
- Aufgabe des Güterverkehrs auf der Pinzgauer Lokalbahn und 2020(!) im Auftrag des Landes Salzburg Abtragung der Einrichtungen für den normalspurigen Güterumschlag in Zell am See Tischlerhäusl, damit können im Raum Zell am See und im Oberpinzgau keine Schienengüter mehr versandt und empfangen werden. Auch für interne Zwecke, Überstellung von Fahrzeugen, Empfang von Baumaterialien, Schienen und Schwellen gibt es jetzt nur mehr den Weg über die Straße
- Abgabe der Bedienung Hallein – Werfen an die ÖBB
- Aufgabe der Verkehre ins Chemie Dreieck Burghausen
- Verkauf von 4 Diesellokomotiven aus einem Gesamtbestand von 7 Lokomotiven
- Abgabe der Anschlussbahn Hallein Papier an die SETG
- Aufgabe des mobilen Wagenmeisterdienstes

Die Übergabe des Güterverkehrs an RCA (Rail Cargo Austria), SETG usw. passiert ja nicht aus „Nächstenliebe“, sondern weil diese offensichtlich wirtschaftliche Erfolge einfahren. Warum macht dies die Salzburg AG mit dem Güterverkehr nicht selbst?

Mit Ende 2020 soll der Güterverkehr der Salzburg AG, trotz aller Beteuerungen der Landespolitik und einem Lippenbekenntnis zum Schienengüterverkehr, weiter eingeschränkt werden:

- Aufgabe des Kaindl Werksverkehrs zwischen Kleßheim und Lungötz (dem Kaindl-Shuttle) und Übergabe an die ÖBB
- Aufgabe des seit 100 Jahren geführten Betriebes der Stieglbahn und Übergabe an die SETG
- Kündigung der Kooperation mit Slowenischer Staatsbahn und Voest-Alpine
- Weiterer Verkauf von Lokomotiven und Spezialwaggons
- Aufgabe sämtlicher Berechtigungen für den Eisenbahnverkehr auf Deutschen Strecken, d.h. Verlust von Kunden im Raum Freilassing

Damit verbunden ist eine massiver Kompetenzverlust im Eisenbahnverkehr bei der Salzburg AG. Hochqualifizierte Mitarbeiter wechseln zu anderen Anbietern. Ab 2021 ist der Güterverkehr der SLB so sehr geschrumpft wie noch nie in der 135-jährigen Geschichte der Bahn, das im Eigentum und Verantwortung von Stadt und Land. Soweit die Verkehre an andere Bahnunternehmen abgeben werden, besteht wenn schon keine Garantie so doch Hoffnung, dass sie auf der Schiene bleiben. Alles andere kommt von der Schiene auf die Straße. So entstehen tausende unnötige zusätzliche LKW-Fahrten jährlich.

Der Verein „Die Rote Elektrische“ ersucht den Landeshauptmann bzw. den Verkehrs-Landesrat, den Niedergang der Salzburger Lokalbahnen zu stoppen, indem entweder der Salzburg-AG-Vorstand ausgetauscht oder SOFORT die Salzburger Lokalbahnen, mit allen Unternehmensbereichen (Inkl. touristische Betriebe) aus den Klauen der Salzburg AG befreit werden. Hier ist Gefahr in Verzug!

RICHARD FUCHS e.h.

Obmann Die Rote Elektrische

Mobil-Telefon: 0664-4118223

GREGOR WATZL e.h.

Obmann Austria-In-Motion, Obmann-Stv. Die Rote Elektrische

Telefon: 0676-4864864

Verein: Die Rote Elektrische | Obmann: Richard Fuchs | Vereinssitz: General-Keyes-Straße 23 | 5020 Salzburg

Oberbank Salzburg | IBAN: AT72 1509 0001 1115 2799

eMail: office@roteelektrische.at | ZVR: 834509867 | www.roteelektrische.at | www.rsb.jetzt