



Zusammenfassung zum Gutachten zur Bachelorarbeit von Samuel Greber „Einsatz von Luftseilbahnsystemen zur Reduzierung des Personenverkehrsaufkommens auf Straßen und zur Verbindung und Belebung des urbanen, suburbanen und ländlichen Raumes anhand des Visionsprojekts Wälderbahn“

Univ. Prof. Dr. Sebastian Kummer, Dr. Volker Amann, Mag. Christian Vogelauer

Die Wälderbahn ist ein innovatives Verkehrsprojekt, das in hervorragender Weise geeignet ist, eine komfortable, umweltfreundliche öffentliche Verkehrsanbindung des Bregenzer Waldes zu schaffen. Es ist ein geeigneter Lösungsansatz zur Auflösung der Verkehrsüberlastung auf den Straßen vom Bregenzerwald nach Dornbirn sowie in Dornbirn selbst. Wir erwarten auch positive Auswirkungen auf die Verkehrssituation im Rheintal. Das Projekt führt außerdem zu einer Aufwertung der Region für den Tourismus. Nicht zu vergessen ist die industriepolitische Dimension. Es besteht die Chance einen neuen innovativen, in Österreich entwickelten, Verkehrsträger zu etablieren.

1 Begutachtung der wesentlichen Annahmen, Berechnungen und Schlussfolgerungen der Bachelorarbeit

In der Bachelorarbeit von Samuel Greber wurde eine umfassende verkehrswirtschaftliche, ökologische und ökonomische Analyse und Beurteilung des Projekts Wälderbahn in einer, für eine derartige Arbeit, ungewöhnlichen Tiefe und Qualität vorgenommen.

Die vorliegende Bachelorarbeit geht davon aus, dass urbane Seilbahnen und speziell die Wälderbahn zu einer verbesserten öffentlichen Anbindung und zur Belebung des ländlichen Raums beitragen können. Diese Annahme beruht auf einer fundierten und nachvollziehbaren Auseinandersetzung mit bestehender Literatur. Wir können diese Annahmen aufgrund des Stands der Forschung und eigener Forschungsprojekte bestätigen. Basis für einen Großteil der ökonomischen Berechnungen bildet die Aufbereitung der Pendler und Bevölkerungszahlen der Statistik Austria. Die in der Arbeit abgeleiteten Pendlerströme in Richtung der größeren Ballungsräume sowie die, aus den Bevölkerungszahlen, berechneten Nachfragepotentiale sind nachvollziehbar.

Die Wälderbahn ermöglicht eine Neugestaltung des Busangebots in der Region. Durch den Ersatz von Buskilometern durch die Seilbahn nach Dornbirn, kann das Angebot im Bregenzerwald, vor allem hin zur Wälderbahnstation, gesteigert werden. Die deutliche Effizienzsteigerung kann für eine dichtere Taktfrequenz und somit ein höheres Serviceniveau genutzt werden. Wir halten es für plausibel, dass bei gleichem Mitteleinsatz der öffentlichen Hand ein besseres Angebot realisiert wird.

Die Berechnung der Investitionskosten beruht auf den realistischen heutigen Kosten. Natürlich ist eine neue innovative Technologie mit Risiken verbunden, aber, angesichts der Erfahrung von Doppelmayr, erscheint uns das technische Risiko überschaubar und gut in den Zahlen abgebildet. Auch die Berechnung der Betriebskosten (insbesondere Personalkosten, Wartungskosten und Energiekosten) ist nachvollziehbar und entspricht dem Marktniveau.

Der derzeitige Ausblick für die Investoren beruht auf der Berechnung eines Kapitalbarwerts für die Errichtung der Wälderbahn. Wir können die Aussage, dass sich das Projekt, ohne eine Bezuschussung von Seiten der öffentlichen Hand, kaum rechnen wird, bestätigen. Allerdings kann ein öffentlicher Investor, der das Wohl der Wohnbevölkerung, der Umwelt sowie der Touristen als Zielsetzung hat damit rechnen, dass die eingesetzten Mittel über die Laufzeit des Projekts wieder eingespielt werden, was für ein Infrastrukturprojekt in dieser Form und Qualität ein durchaus positives Szenario darstellt.

2 Exemplarische Darstellung weiterer Wirkungen der Wälderbahn

Die vom Institut für Transportwirtschaft und Logistik der WU Wien entwickelte Beurteilungssystematik betrachtet Wertschöpfungswirkungen in drei Kategorien: Wertschöpfungswirkungen in Bezug auf die Regionalwirtschaft, Mikroeffekte in Haushalten sowie Wertschöpfungswirkungen in Bezug auf die öffentlichen Haushalte.

Durch die Errichtung und den Betrieb der Wälderbahn wird ein deutlich positiver Effekt für die regionale Wirtschaft, die Bevölkerung und die öffentlichen Haushalte im Bregenzerwald entstehen. Das Investitionsvolumen und die Aufwendungen für den Betrieb der Wälderbahn inklusive der neu geschaffenen Arbeitsplätze erzeugen eine hohe lokale Wertschöpfung. Zusätzlich bringen die Betriebskosten von ca. 5,6 Mio. Euro jährlich (davon ca. 3 Mio. Euro Personalkosten) weitere lokale Wertschöpfung in die Regionen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die zusätzlichen Touristenzahlen durch die Wälderbahn, eine erhebliche regionale Wertschöpfung induzieren werden. In mehreren vorangegangenen Studien konnte der Einfluss von öffentlicher Verkehrsinfrastruktur auf das Bevölkerungswachstum dokumentiert werden. Dadurch kommt es gleichzeitig zu einer Steigerung der Kaufkraft in der Region. Es kann erwartet werden, dass die Errichtung der Wälderbahn die Attraktivität der Regionen deutlich erhöht und zu einer positiven Bevölkerungsentwicklung beitragen wird. Zudem ist es wahrscheinlich, dass die Verfügbarkeit von ArbeitnehmerInnen für Unternehmen auch aufgrund der zuverlässigen, flexiblen und kostengünstigen Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln steigen wird. Bezüglich der Ansiedlung von Betrieben erwarten wir im konkreten Fall der Wälderbahn vor allem Unternehmensansiedlungen im touristischen Bereich. Darüber hinaus können auch zusätzliche Ansiedlungen von Unternehmen aus anderen Branchen in der Nähe der Station in Bersbuch im Bregenzerwald erwartet werden (derzeit noch günstige Grundstückspreise).

Von Pendlern werden mehrere hundert PKW Fahrten täglich zwischen dem Bregenzerwald und Dornbirn durchgeführt. Diese führen zu einer Überlastung des Verkehrssystems und damit zu Staukosten und erhöhten Schadstoffausstößen. Wird das Projekt Wälderbahn umgesetzt kann davon ausgegangen werden, dass sich die Verkehrssituation deutlich entspannt, da PKW-Pendler auf die Seilbahn umsteigen werden. Gleichzeitig ist geplant, über ein verbessertes Busangebot die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs insgesamt zu erhöhen. Beide Effekte lassen einen positiven Umweltaspekt erwarten. In einer ersten Analyse der Modal-Split Verschiebung von Pendlern hin zur Wälderbahn, ergibt sich ein Einsparungspotential von mindestens 8.059 Tonnen CO₂ über die Nutzungsdauer. Zusätzlich existieren noch weitere Potentiale durch die touristische Nutzung und ein verändertes Mobilitätsverhalten der lokalen Bevölkerung in Bezug auf Freizeitverkehre.

Das Projekt Wälderbahn ist ein industriepolitisches Aushängeschild und dies nicht nur in verkehrspolitischer Sicht, sondern auch als Technologieprojekt. Darüber hinaus werden durch das Projekt positive Beschäftigungs- und Wirtschaftsimpulse ausgehen, die hauptsächlich österreichischen Unternehmen zugute kommen werden und damit den Industriestandort Österreich langfristig absichern können.

Der Bregenzerwald erhält durch die Wälderbahn einen neuen zentralen Verkehrsknotenpunkt von dem aus der mittlere als auch hintere Bregenzerwald gut angebunden sind und der eine rasche Verbindung nach Dornbirn bzw. ins Rheintal ermöglicht. Gerade die Nutzung aktiver Mobilitätsformen, insbesondere von Fahrrädern, als Ergänzung des geplanten Seilbahnangebots im Vor- und Nachgang ist sowohl aus verkehrspolitischer als auch aus gesundheitsökonomischer Sicht sehr positiv zu bewerten. Dies überschneidet sich auch sehr gut mit bereits bestehenden Fördermaßnahmen des Landes Vorarlberg zur Intensivierung der Radmobilität.

Bisher noch gar nicht behandelt wurde die Möglichkeiten des Einsatzes der Wälderbahn für Gütertransporte wie z.B. Paketsendungen zu den Stationen als Abhol- bzw. Sammelpunkte.

Ein weiterer Benefit würde in der Einbindung der Dornbirner Messe bestehen. Der Messepark befindet sich ca. 2,3 km (Luftlinie) von der Haltestelle Sägerbrücke und ca. 2,0 km vom Dornbirner Bahnhof entfernt. In einer ersten Betrachtung, wäre eine Abzweigung der Wälderbahn zum Messepark mit einer Station vor Ort vor allem aus verkehrstechnischer Sicht sinnvoll. Der Messepark ist an die A14 Rheintalautobahn angebunden und bietet dadurch eine direkte Verbindung Richtung Tirol und Deutschland. Gleichzeitig ist die Schweizer Grenze vom Messepark über die Bundesstraße 204 in ca. 10 Minuten erreichbar. Aufgrund dieser geografischen Nähe und dem deutlich höheren Einkommensniveau in der Schweiz ist der Messepark ein sehr beliebtes Einkaufszentrum für die Schweizer Bevölkerung. Eine detaillierte Evaluierung einer Erweiterung der Wälderbahn bis zum Messepark in Bezug auf eine Kosten-Nutzen-Darstellung wird empfohlen.