



Shift to
Local Rail!

Anforderungen &
Lösungsansätze

Otfried Knoll
27.11.2020

Lokalbahnen sind wieder gefragt

Salzburger Nachrichten SAMSTAG, 14. NOVEMBER 2020

SALZBURG AKTUELL 13

Zug sucht längere Schiene

Experten wollen die beste Trasse für eine weitere Lokalbahnstrecke nach Oberösterreich finden.

THOMAS AUINGER

LAMPRECHTSHAUSEN, EGGELSBERG. Die beiden Bundesländer und die Grenzgemeinden machen nun Ernst mit der Suche nach dem besten Weg für einen Schienenneubau von Lamprechtshausen nach Eggelsberg-Gundertshausen. Eine Vorstudie ist schon in Arbeit und bis Ende 2021 sollen die Ergebnisse einer Korridoruntersuchung vorliegen. Die Initiatoren sind die Verkehrsreferate der Länder. „Ein richtiger Schritt – das freut uns“, sagt der Eggelsberger Bürgermeister Christian Kager (ÖVP).

„Im Sinn einer vorausschauenden Landesplanung“ solle für die Verlängerung der Salzburger Lokalbahn ein geeigneter Korridor von Baulandwidmungen und von

Bauten freigehalten werden. Das gab das Land Oberösterreich nach einer Besprechung der Beteiligten bekannt. So soll das Projekt langfristig realisiert werden



„Wir stehen dahinter. Der ÖV gehört angekurbelt.“

Andrea Pabinger, Bürgermeisterin

können. Trassenvarianten werden entwickelt, bewertet und verglichen. Den Vorzug soll jene bekommen, die „bei einer hohen verkehrlichen Wirksamkeit gleichzeitig die geringsten Eingriffe auf Raum und Umwelt sowie ein adäquates Kosten-Nutzen-Verhältnis erwarten lässt“.

Geografische Hindernisse wie Steigungen sowie Schutzgebiete müssen berücksichtigt, Siedlungen und Betriebsgebiete möglichst an die Trasse angebunden werden. Die Studie soll erst einmal abklären, ob das Projekt grundsätzlich machbar ist.

„Wir Gemeinden stehen dahinter“, sagen Kager und seine Lamprechtshausener Amts- und Parteikollegin Andrea Pabinger. Das Nutzerpotenzial sei sicher da und wachse – sowohl an Bewohnern als auch an Arbeitskräften und Betrieben, darunter sehr große wie die Automatisierungstechnikfirma B&R.

In die Zukunft gedacht, soll die neue Bahn außerdem technisch so angelegt sein, dass sie quasi als Straßenbahn zwischen Ortschaften genutzt werden kann, „sonst

fährt man wieder mit dem Auto zum Bahnhof“, meint der Ortschef. Historische Anläufe gab es bereits vor einem Jahrhundert. „Und Ende der Vierzigerjahre war sogar schon eine Trasse ausgesteckt.“ Es scheiterte aber am Geld und am Siegeszug des Autos.

Heute, in Stauzeiten, ist die Bahn wieder gefragt. Als Wunsch- und Fernziel gilt sogar eine Weiterführung Richtung Braunau. 2014 wurde der verlängerte Ast nach Ostermiething eröffnet. „Wir müssen den öffentlichen Verkehr ankurbeln, noch mehr von der Straße wegbringen“, sagt Andrea Pabinger. Kurzfristig werden nun die Busfahrpläne verbessert. Für ein Parkhaus an der Lokalbahn auf Salzburger Seite läuft gerade die Prüfung möglicher Standorte.

Salzburger Nachrichten 14. November 2020

Heute: Geänderte Perspektiven



Mein Stück zum Glück. Meine Kamptalbahn.

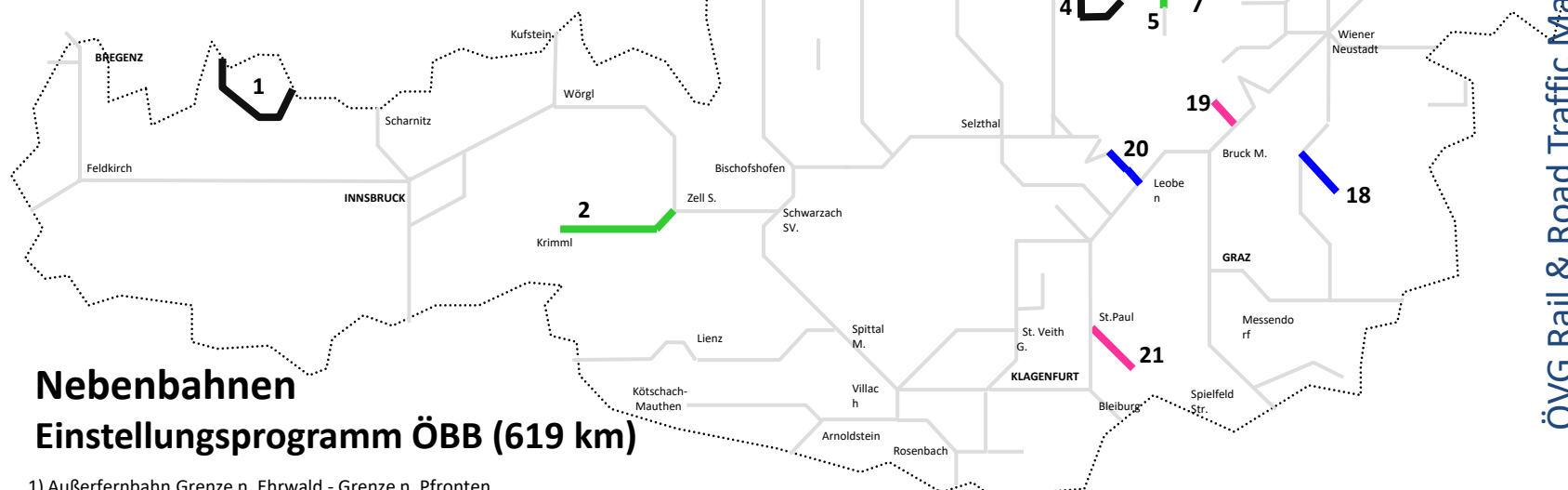
Das Kamptal neu formen: In den kommenden Jahren werden 97 Millionen Euro in die Modernisierung der Kamptalbahn investiert. Die Strecke wird barrierefrei ausgebaut, die Bahnhöfe und Haltestellen werden modernisiert und die Gleise erneuert.

Meine Auszeit. Meine Puchberger Bahn.

Die Region Puchberg neu formen: In den kommenden Jahren werden 49 Millionen Euro in die Modernisierung der Puchberger Bahn investiert. Die Strecke wird barrierefrei ausgebaut, die Bahnhöfe und Haltestellen modernisiert und die Gleise erneuert.

Anders im Jahr 2000...

- Einstellung Gesamtverkehr
- Einstellung PV, bereits heute kein GV
- Einstellung GV, bereits heute kein PV
- Einstellung PV, weiterhin GV
- Einstellung GV, weiterhin PV



- 1) Außerfernbahn Grenze n. Ehrwald - Grenze n. Pfronten
- 2) Pinzgaubahn Zell/See - Krimml
- 3) Sattledt - Grünau
- 4) Ybbstalbahn Waidhofen/Y. - Lunz inkl. Gstadt - Ybbsitz
- 5) Mariazellerbahn St. Pölten - Mariazell
- 6) Ober Grafendorf - Wieselburg
- 7) Freiland - Türritz
- 8) Gmünd - Groß Gerungs
- 9) Gmünd - Litschau

- 10) Göpfritz - Raabs
- 11) Weitersfeld NÖ - Drosendorf
- 12) Retz - Weitersfeld NÖ
- 13) Mistelbach LB - Ernstbrunn
- 14) Dobermannsdorf - Poysdorf
- 15) Drösing - Zistersdorf

- 16) Gänserndorf - Pirawarth - Gaweinstal
inkl. Pirawarth - Sulz Nexing und
Obersdorf-Pillichsdorf - Groß Schweinbarth
- 17) Siebenbrunn-Leopoldsdorf - Engelhartstetten
- 18) Friedberg - Oberwart
- 19) Mürzzuschlag - Neuberg
- 20) Leoben - Vordernberg Markt
- 21) St. Paul - Lavamünd

Lokalbahnen heute



Fotos: Otfried Knoll



ÖVG Rail & Road Traffic Management



Hohes Innovationspotenzial



- Trotz ihrer mehr als 100-jährigen Geschichte liegt gerade bei den Lokalbahnen ein hohes Potenzial an Innovation zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Effizienz der Betriebsführung.
- Mehrere Bahnen haben hierbei in der Vergangenheit neue Maßstäbe gesetzt.
- Wenn der gesellschaftspolitisch unbestrittene Auftrag „Shift to Rail“ tatsächlich umgesetzt werden soll, muss sich der Fokus verstärkt auf die Stadt-Umland-Regionen richten.
- Dort ist parallel zum rasanten Bevölkerungswachstum ein stark steigendes Interesse an modernen, siedlungsnahen Schienenverkehrslösungen festzustellen.
- Finanzierungsmodelle gibt es hierfür noch nicht, sie sind aber angekündigt.

Teil des Verkehrssystems

- Lokalbahnen sind als zweckbestimmter Teil eines Gesamtsystems gebaut worden.
- Gewollter Zweck war immer die örtliche Erschließung.
- Lokalbahnen waren und sind von der Attraktivität des Gesamt-ÖV-Systems abhängig.
- Lokalbahnen sind daher nur als zeitgemäße Einrichtungen existenzberechtigt.
- Damit beeinflussen sie aber auch die Attraktivität des Gesamtsystems.
- **Funktionalität bei hoher Kundenorientierung muss die Standards bestimmen!**
- Das heißt, Bahnen müssen im Regionalverkehr noch mehr und noch stärker individuelle Bedürfnisse erfüllen können.
- Das geht nicht mit niedrigeren Standards, sondern nur mit glaubwürdig hoher Kundenorientierung.



Innovation als Key-Factor

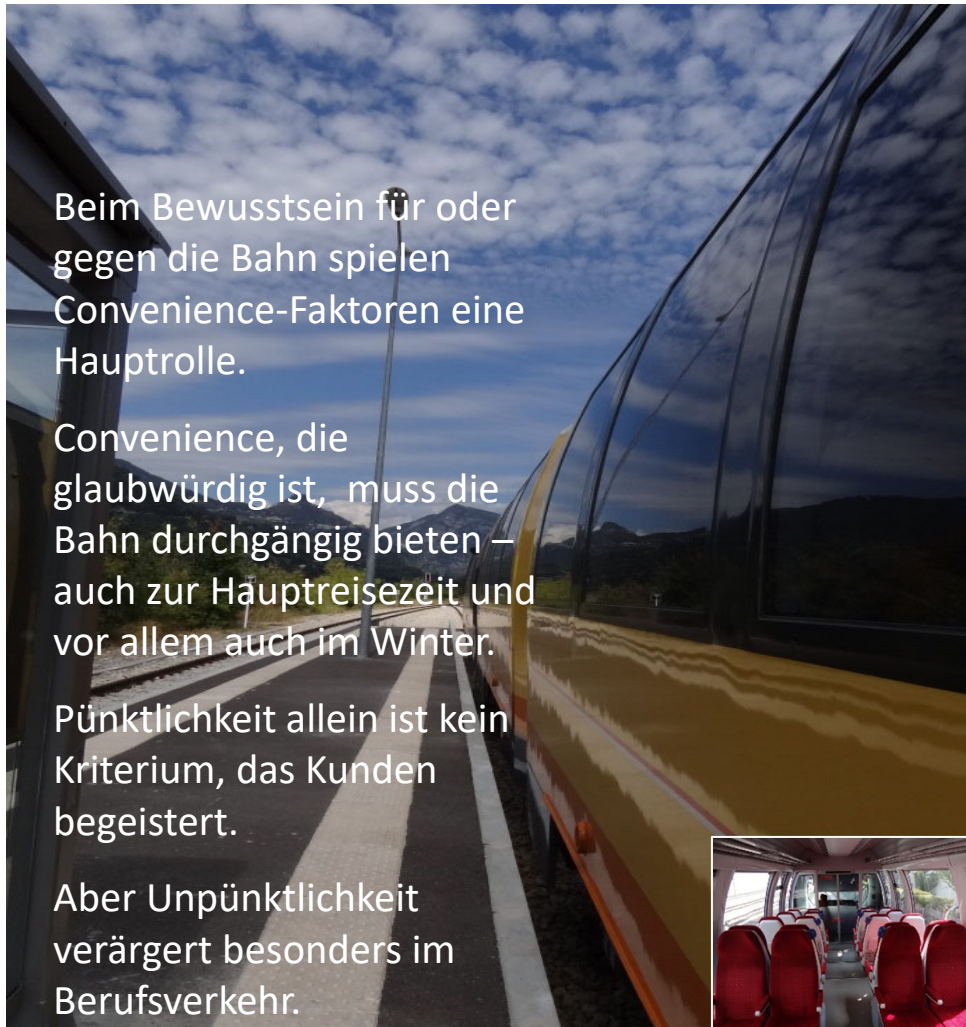
„Die Hauptbahnen sind ein Weltinstitut und sind dementsprechend hergestellt und ausgestaltet. Die Localbahn hingegen ist ein Volksinstitut und dieser Charakter muss ihr gewahrt werden.“

Josef Stern
Die Oekonomie der Localbahnen, 1882

Damit das Mögliche entsteht, muss immer wieder das Unmögliche versucht werden. (Hermann Hesse)

- Innovation ist immer durch Ideen außerhalb von Bestehendem entstanden.
- Digitalisierung und ihre Anwendung nicht nur in der Betriebsführung, sondern auch in der Kundenbetreuung ermöglichen technisch (r)evolutionäre Verbesserungen.
- Die Motivation für die Weiterentwicklung der Streckenausstattung, die Entwicklung und Einführung von Innovationen in der Fahrzeugtechnik und die dafür erforderliche Finanzierung hängen aber auch wesentlich von der Bereitschaft der Behörden ab, neue Lösungen zu akzeptieren.
- Innovationen müssen gefördert und dürfen nicht mit dem Blick auf anders geartete Netze verhindert werden!
- Die Motivation hierzu – insbesondere auch in lokalen Dimensionen - darf nicht verlorengehen!

Was wollen die Kunden?

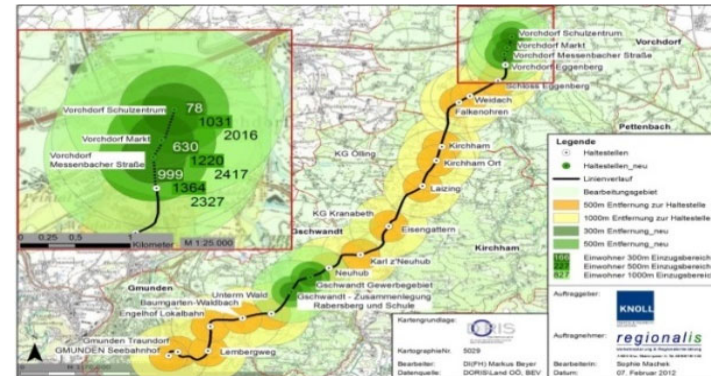


Beim Bewusstsein für oder gegen die Bahn spielen Convenience-Faktoren eine Hauptrolle.

Convenience, die glaubwürdig ist, muss die Bahn durchgängig bieten – auch zur Hauptreisezeit und vor allem auch im Winter.

Pünktlichkeit allein ist kein Kriterium, das Kunden begeistert.

Aber Unpünktlichkeit verärgert besonders im Berufsverkehr.



Das Potenzial einer Bahn ist nicht automatisch „Einwohner mal Erreichbarkeit“.



Fotos: Otfried Knoll

Wohlfühlatmosphäre



Alltagstauglich und doch anders

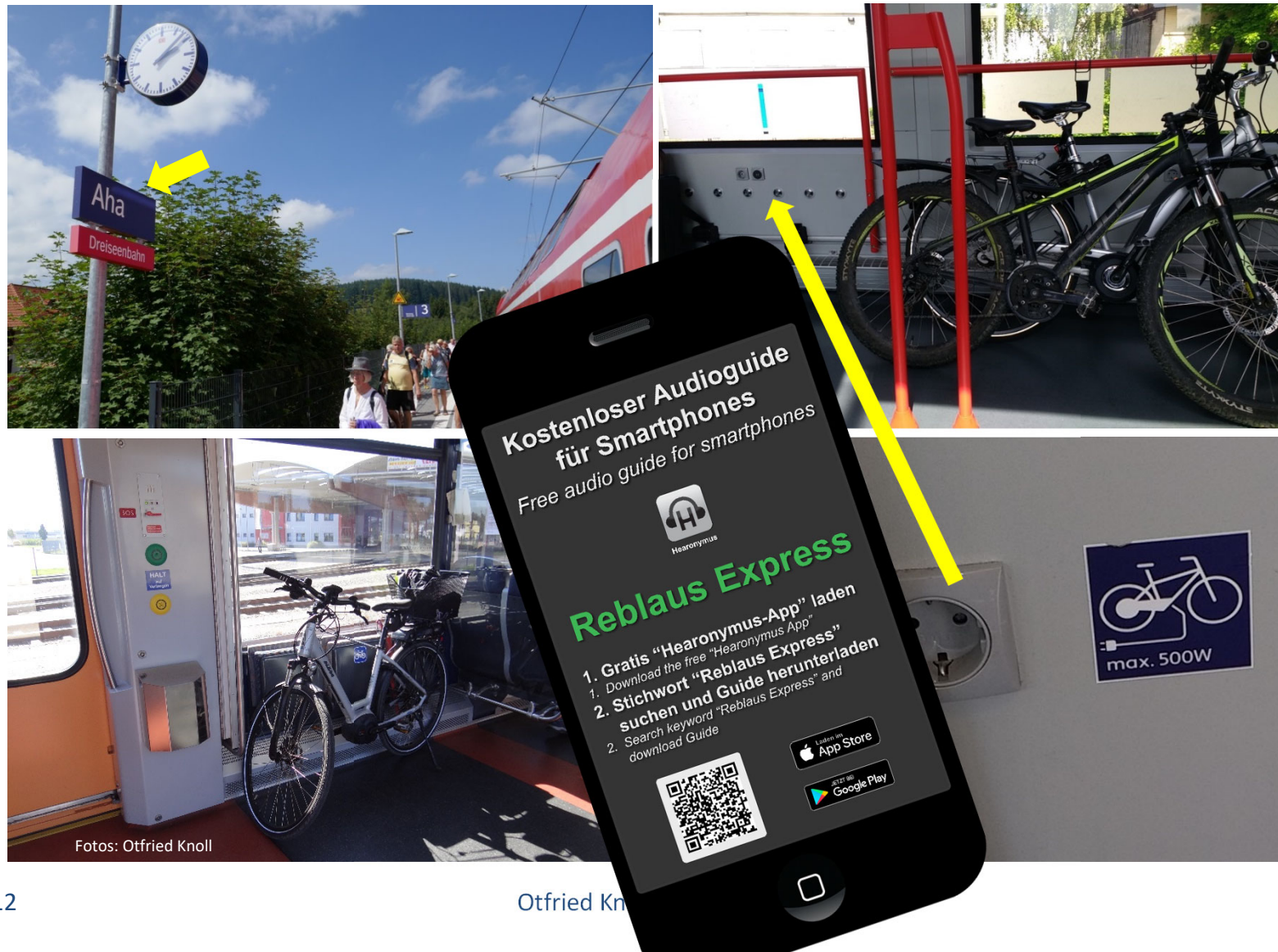


Fotos: Alois Fraungruber, Otfried Knoll



ÖVG Rail & Road Traffic Management

Aha-Effekte



Ziele



- Kostenreduzierung durch Modernisierung der Infrastruktur – Strecke und Kundenbereiche.
- Nebestreckengerechte, aber moderne Technik.
- Investitionen bewirken erkennbaren Nutzen, z. B. optimierten Fahrzeug- und Personaleinsatz.
- Schnittstellen zwischen Unternehmen für Kunden nicht merkbar.
- Optimierung der Fahrzeugumläufe.
- Erhöhung der Fahrgastzahlen
- Neue regionstypische Reisekultur durch
 - Hohe Kundenorientierung
 - Hohe Pünktlichkeit (Beseitigung von Einschränkungen)
 - Problemlösung im kurzen Wege
 - Monitoring
- Neues, Positives Bahngefühl, das die Finanzierung rechtfertigt: „Unsere Bahn“



Stadt – Land ohne Umsteigen



Fotos: Otfried Knoll

ÖVG Rail & Road Traffic Management

Kooperation Tram Trains



	Saarbahn Saarbrücken	VBK Karlsruhe	AVG Karlsruhe	Regional- Stadtbahn Neckar-Alb	RSB Salzburg	Schiene Oberösterreich
Anzahl Fahrzeuge fest	28	73	75	30	20	20
Anzahl Fahrzeuge optional	21	57	51 + 30	57	5	50
Spurweite	1.435 mm	1.435 mm	1.435 mm	1.435 mm	1.435 mm	1.435 mm
Spannung	• 15 kV AC/ 750 V DC • 750 V DC	• 750 V DC	• 15 kV AC/ 750 V DC	• 15 kV AC/ 750 V DC	• 750 V DC/ 1.000 V DC	• 750 V DC



Kooperation Schmalspur



Pflichtenheft

- Achslast
- Lichtraumprofil
- Kupplungshöhe
- Kupplungsart
- Bahnsteigprofil
- Bahnsteighöhe
- Bahnsteiglänge
- Antriebsart
- Oberleitung ja/nein
- Minimalhöhe OL
- Rekuperation
- Niederfluranteil
- Vielfachsteuerbarkeit
- Multifunktionsabteile
- Toiletten



Grafik: StB

ÖVG Rail & Road Traffic Management



Was wirklich wichtig ist



- Ausrichtung aller Prozesse auf die tatsächlichen regionalen und lokalen Anforderungen.
- Netz nach Anforderungen der Verkehrsdienste (PV + GV) konfigurieren und dauernd instand halten. Kein Netz nach Zufallsprinzip (Sperrung wegen schadhafter Großbauwerke).
- Harmonisierung von Verkehrsdienst- und Infrastrukturerfordernissen.
- Zulassen von Eigeninitiative und Kreativität.
- Ein Verantwortlicher vor Ort für alle Belange des Bestellers, der Fahrgäste, der Güterkunden und der regionalen Meinungsbildner.
- Kurze Entscheidungswege, insbesondere zwischen Landesorganisation und Infrastruktur- und/oder Verkehrsunternehmen.
- Sicherstellung der Ressourcen zur Vertragserfüllung.
- Anwendung innovativer Organisationsformen und Verfahren.



Funktionales Regelwerk



- Weiterentwicklung & Aufnahme von Innovationen in betriebliche Regelwerke erfordert seitens der Behörden Ressourcen & Betriebstechnologie-Scouting sowie Kompetenz in der Beurteilung eingehender Vorschläge.
- Bis vor Kurzem hat das funktioniert. Vermutlich wegen Ressourcenverknappung und/oder neue, von der EU getriebene Aufgabenstellungen für die Behörden wird nun auf Vereinheitlichung und strenge Überwachung der vereinheitlichten Dienstvorschriften gesetzt.
- In Würdigung aller im Entstehungsprozess eingebrachten Lösungen sollte aber auch eine eher funktionale Vorschriftenlandschaft angedacht werden.
- Das sollte vor allem auch Innovationen fördern, die bei Einhaltung der übergeordneten Anforderungen letztendlich Vorteile für die finanzierenden bzw. bestellenden Stellen ergeben.
- Anwendung mehrerer Blickwinkel und Einbeziehung von Erfahrung.



Unterbausanierung



Schmalspur zweigleisig



Eisenbahnkreuzungen

lfh
st.pölten



Fotos: StH

ÖVG Rail & Road Traffic Management

KNOLL

TRAFFIC & TOURISTIC
SOLUTIONS

EK-Sicherungsanlagen



Fotos: StH



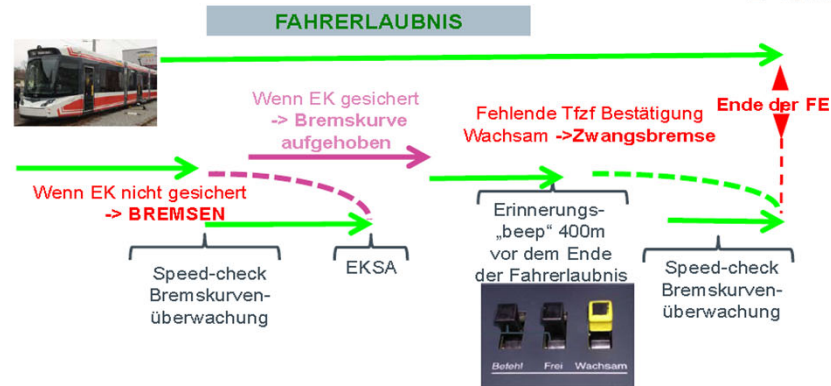
ÖVG Rail & Road Traffic Management

Neue EK-Sicherungstypen



Neue Entwicklungen bei EK

Ständige Überwachung der aktuellen Fahrerlaubnis



1. Anmeldung des FZG in der Zentrale

2. Vorliegen einer gültigen FE, VS

- ☐ Funktionsweise angelehnt an PZB90 / Indusi
- ☐ zusätzliche Überwachung der Bremskurve - kontinuierlich
- ☐ Zusätzliche Überwachung des statischen Geschwindigkeitsprofils, tlw. betriebl. Hinweise
- ☐ Klartextinformation für Tzfz über
 - gestörte Eisenbahnkreuzungen
 - dyn. Langsamfahrstellen
 - Arbeiterrotten etc.
- ☐ Eisenbahnkreuzung

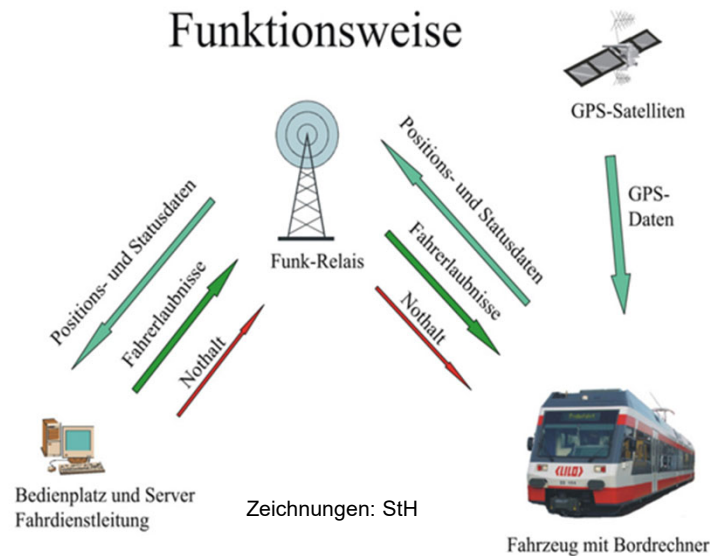


Funkgestützte Kommunikation zwischen Zügen und Eisenbahnkreuzungen reduzieren die Gesamtkosten

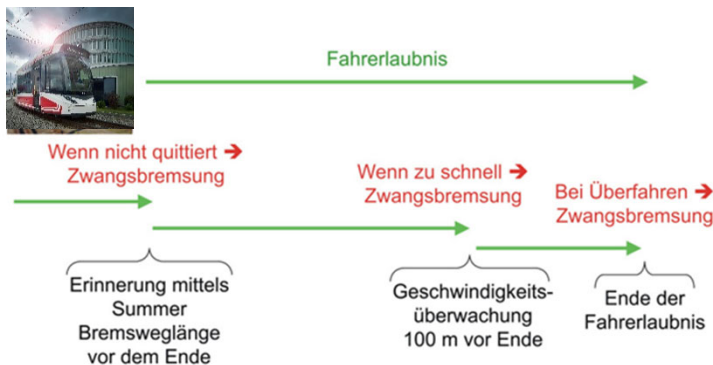
- Bei Annäherung an die Eisenbahnkreuzung schickt der Zug per Funk einen Einschaltbefehl an die Sicherungsanlage der Eisenbahnkreuzung (Entfall der kabelgebundenen Sensorik)
- Die Sicherungsanlage ihrerseits teilt dem Zug zeitgerecht die ordnungsgemäße Sicherung der Eisenbahnkreuzung mit, andernfalls wird der Zug automatisch vor der Eisenbahnkreuzung angehalten
- Durch das automatische Anhalten des Zuges können die EK-Überwachungssignale (lange Kabelwege für Bremswegabstand) entfallen, EKÜS direkt vor der EK bleiben bestehen.



Rechnergestützte Zugleitsysteme



Überwachung der Fahrerlaubnis



Kunden wollen direkt zum Zug!

Bahnen sind dann in der Region akzeptiert, wenn Kundenbedürfnisse und nicht Betreiberbedürfnisse (Einsparungen) im Vordergrund stehen. Die Akzeptanz in der Region ist gegen ein einzelwirtschaftliches „Optimum“ abzuwägen. Darum muss sich aber auch jemand kümmern!



...besser so?



Fotos: Otfried Knoll

...oder so.



Stationen als Visitenkarte

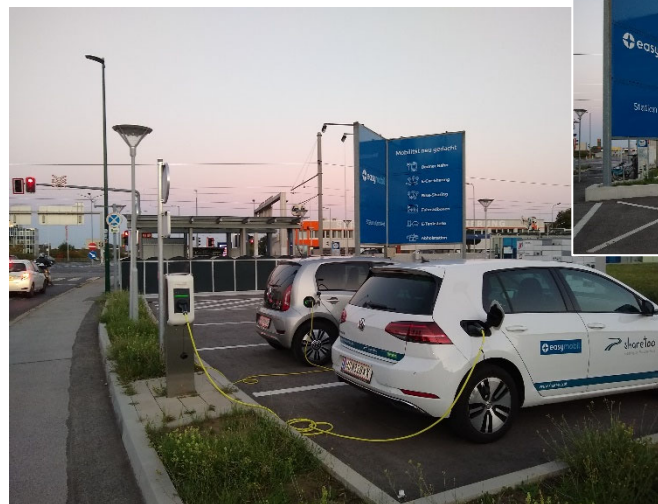


Auch bei Regionalbahnen geht es um die Optimierung vorhandener Infrastruktur (Bahngrund) mit zeitgemäßen Add-ons: Multimodale Schnittstellen, Abholstationen, Wartebereiche, Fahrzeuge, IT-Architektur

Raumüberwindung kann zur Nebensache werden, Nutzbarkeit der Zeit zur Hauptsache, wenn Convenience im Zug der Faktor ist, der die Verkehrsmittelwahl beeinflusst. Und: Die beste App nützt nichts, wenn das Angebot nicht glaubwürdig gut ist!



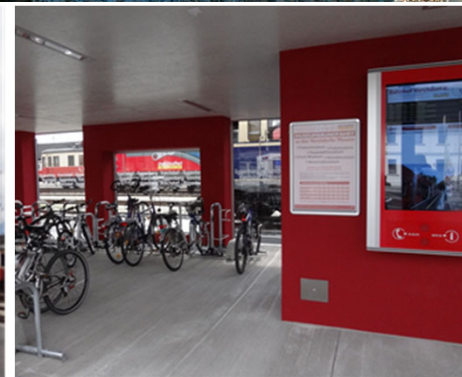
Fotos: Otfried Knoll



Neuer Haltestellenstandard



Fotos: Otfried Knoll, StH



ÖVG Rail & Road Traffic Management

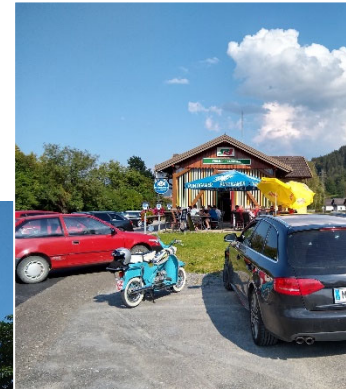
Traditionell und zeitgemäß



Fotos: Otfried Knoll, Helmut Koch

ÖVG Rail & Road Traffic Management

Treffpunkt Bahnhof



Fotos: Otfried Knoll

ÖVG Rail & Road Traffic Manager



Ziel: Attraktiv für die Region



Fotos: Otfried Knoll (3), StH (1)

Barrierefreiheit geht auch so

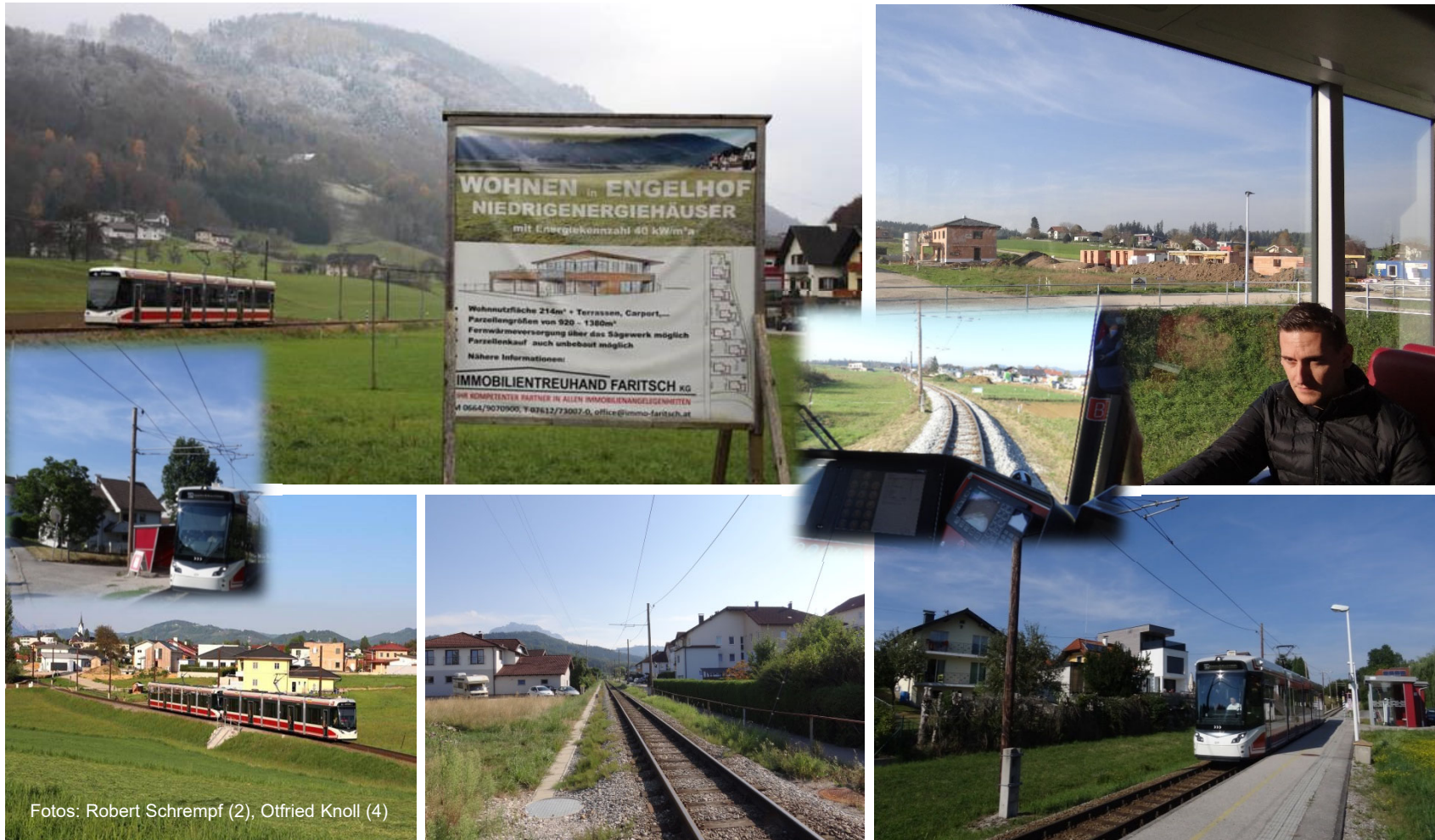


Vergesst nicht auf die Kleinen



Fotos: Otfried Knoll(3), Klaus Matzka (2)

Bauland wo der ÖPNV passt



Fotos: Robert Schrempf (2), Otfried Knoll (4)

ÖVG Rail & Road Traffic Management

Näher zu den Kunden



Fotos: Otfried Knoll

Mit moderner Architektur



Fotos: Otfried Knoll

ÖVG Rail & Road Traffic Management



Und dann im Triebwagen innen...



ÖVG Rail & Road Traffic Management



Fotos: Otfried Knoll



Was können Gemeinden tun?

Öffentliche Verkehrsmittel in Na...

www.natura.it/ortsinfo/mobilitaet/oeffentliche-verkehrsmittel.html

mehr erleben
natura
natura bei meran - südtirol

Italiano English

Unterkünfte, Kultur, Events...

Suchen

Aktiv Alpine Wellness Familie Events

315 Sonnentage im Jahr 32°C +

Reiseführer 0 Objekte hinzugefügt

Unterkunftssuche

Anreise TT MM JJJJ

Abreise TT MM JJJJ

Aktivitäten

Öffentliche Verkehrsmittel

Wenn Sie bereits mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Natura anreisen, oder einfach Ihr Auto während Ihres Aufenthalts lieber in der Garage lassen möchten, mit Bus, Zug, Taxi und zahlreichen Aufstiegsanlagen bleiben Sie immer mobil.

Die 2005 wieder eröffnete **Vinschgerbahn** bringt Sie beinahe im Halbstundentakt in die Kurstadt Meran und nach Mals. Ab Meran gibt es eine zeitlich abgestimmte Anbindung

- Orte und Fraktionen
- Wetter & Klima
- Sport- und Freizeiteinrichtungen
- Sehenswertes
- Reinhold Messner / Schloss Juval
- Essen und Trinken
- Shopping / Dienstleistung
- Mobilität
 - Wandertaxi
 - MobilCard
 - BusCard Meran und Umgebung
 - Öffentliche Verkehrsmittel
 - Südtirol Karte
 - Ausflüge

Aber auch: Bindung der Einheimischen an die Bahn durch Förderung von Vereins- und Schulausflügen, Gastronomie am Bahnhof, regelmäßige Kinderprogramme,....

Eindimensionalität (z.B. nur Bahnfahrt, nur Wandern) wird durch Mehrdimensionalität (Bahn + Wanderung, Bahn + Rad, Bahn + Kultur) abgelöst

Die Mehrzahl der Gäste wird weiterhin mit dem eigenen Auto anreisen. Mobilität vor Ort muss aber ohne Auto möglich sein! DAS wollen immer mehr Gäste!

Intermodal ist die Zukunft

... in enger Zusammenarbeit innerhalb der Transportkette...



Quelle: Rhätische Bahn

Neue Ideen willkommen

Im Arosa Güterschuppen



Gutes und pfiffiges Marketing

Gastkanton im September



Erfolgsfaktoren

- Struktur des Unternehmens an Aufgabe angepasst
- Bahn als aktiver Bestandteil der regionalen und örtlichen Verkehrskonzepte
- Gelungenes Branding
- Gutes Verhältnis zu planenden/bestellenden
- Einwohnerdichte, Nöchtigungsintensität
- Gutes Verhältnis zu Ge... => Bebauungspläne
- Verständliche Information, freundliches und hilfsb...
- Bindung der Einheimischen, gehobener Gastronomie am Bf.
- Aktives Zugehen auf Schulen und junge Leute



- Zuverlässigkeit
- Tatsächlich attraktives Fahrplan- und Platzangebot, funktionierende Anschlüsse, verständliche Information
- Anbindung/Durchbindung auf Hauptbahn
- Betriebliche Verknüpfung mit Zu- und Wegbringerbussen
- Hotels und Agenturen als Vertriebspartner
- Tageskarten, Zug+Bahn-Karten, Bonuskarten, Kombitickets
- Marktdurchdringung: Wer kennt die Bahn und ihre Angebote?
- Potenziale im Güterverkehr in Marktnischen, z.B. Müll-, Mineralöl- oder Baumaterialtransporte

Zillertaler Mobilitätsplan I

2. Demografischer Wandel und veränderter Mobilitätsanspruch

2.1 Änderungen im Mobilitätsanspruch

- Weltweit leben rd. 54% der Bevölkerung in Städten – Tendenz steigend
- In Berlin besitzen von 1000 Einwohnern nur 326 ein eigenes Auto. Die Autonutzung nimmt seit 1998 stetig ab.
- Immer weniger Menschen in den Städten machen den Führerschein
- Gleichzeitig steigt der Anspruch mobil zu sein, weil die Bewohner der Städte Ihre Freizeit außerhalb verbringen wollen....

Für immer mehr Gäste ist es eine Selbstverständlichkeit, täglich ein perfekt funktionierendes System aus öffentlichen Verkehren zu nutzen. Das erwarten die Gäste von morgen auch in Ihren Urlaubsgebieten.

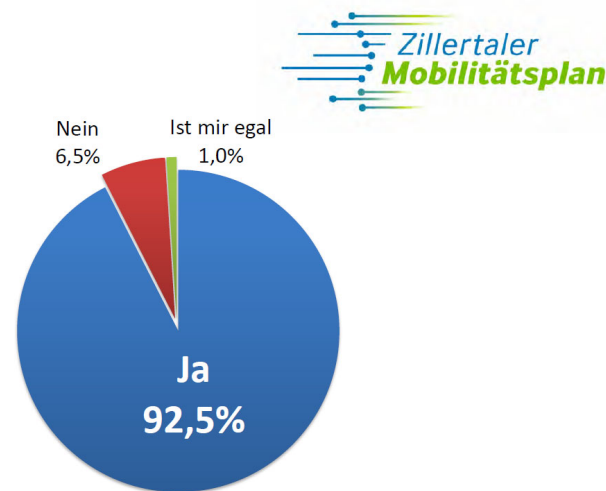
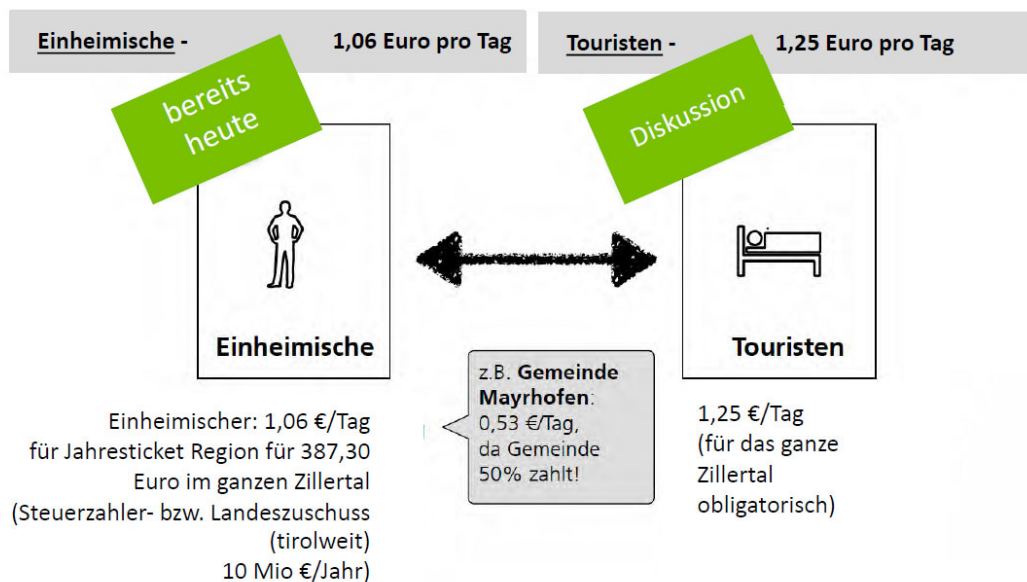
Zillertaler Mobilitätsplan II

Maßnahmen:



Zillertaler Mobilitätsplan III

Gerechtes Entgelt:



Akzeptanz von Autofahrern für Öffi-Umlage

ÖVG Rail & Road Traffic Management



Auch überzeugte Autofahrer finden eine Abgabe für den Nahverkehr gut - denn dadurch haben sie eher freie Fahrt.

Zillertaler Mobilitätsplan IV

Ortsdurchfahrt Zell:



Ortsdurchfahrt Zell a.Z. derzeit



Ortsdurchfahrt Zell a.Z. NEU



► Niveaugleichheit und der Entfall von Eisenbahnkreuzungen schaffen ein vollkommen neues „Platzgefühl“. Die Umsetzung der geplanten Tram-Train-Lösung für die Ortsdurchfahrt in Zell am Ziller verändert den Charakter der Zillertalbahn von einer trennenden- zu einer integrierenden Komponente.

Gedankengrenzen überwinden!



Fotos: Otfried Knoll

Strategischer Entwicklungsprozess



Bahninfrastrukturen und -Fahrzeuge sind langlebige Wirtschaftsgüter, die „große“ unternehmerische Entscheidungen erfordern.

- Jedenfalls Gesamt-Streckenbetrachtungen statt Einzellösungen
- Nur dadurch können **strategisch günstige** Planungen erreicht werden
- Nur dadurch können Organisation und Abläufe optimiert werden.

Es sind einige Festlegungen zu treffen und dauerhaft einzuhalten, um die Vision/das Leitbild/die Mission sinnvoll einzugrenzen, z. B:

- Bahn als aktiver Bestandteil der regionalen und örtlichen Entwicklungskonzepte => Bebauungspläne
- Entwicklungsmöglichkeiten, -Ziele, -Prioritäten, -Optionen
- Nicht-Ziele
- Verhaltensmuster gegenüber Mitbewerbern
- Schnittstellen mit anderen Bahnen und Busunternehmen.



Masterplan als Roadmap



- Im „Normalfall“ wird die politische Entscheidung vorliegen, eine Bahn im Sinne eines beispielgebenden (Tourismus-)Projektes zu entwickeln.
- Ein Masterplan soll den Verlauf der geplanten Veränderungen in Form einer „Roadmap“ darstellen.
- Beides soll Aufschluss über die funktionale Entwicklung im Vergleich zum festgestellten (Beharrungs-)Zustand geben: Heute – Level 1 – Level 2 – Zielzustand (üblich sind 3 – 5 Jahresschritte).
- **Technischer Teil** und betrieblicher Teil sind selbstverständlich.
- **Kommerzieller Bereich** (Angebote und Servicequalität, Preisgestaltung, Verkaufsstrategie, Vertriebskanäle...) genauso.
- **Kreativer Teil** (Design Qualität, CI, CD, Werbung und Gestaltung der Informationssysteme...) ist aber genauso wichtig!
- Kooperationsstrategie (Erkennen von Synergien, Aufbau von win/win Situationen) und Kommunikationsstrategie sind entscheidend.



Masterplan & Unternehmenskultur

- Bewusstseinsbildung nach außen und betriebsintern u.a. für die Stärken/Alleinstellungsmerkmale
- Authentizität in allen Bereichen
- Professionalisierung des Bahnbetriebes und seines Umfeldes mit Hauptfokus auf die Kundensicht
- Jeglicher Neubau: Genial, nicht brutal
- Aufwertung ungenutzter Bahnareale, Verhindern von Trostlosigkeit
- Erhaltung von Kleinteiligkeit und Harmonie bei Entwicklung und Nutzung vorhandener Bahnareale sowie bei Neubauten
- Festschreiben einer Unternehmenskultur unter Rücksichtnahme auf bestehende Schutzaufträge
- Ökologisch einwandfreies Handeln als höherer Auftrag bei jeder Form von Projektentwicklung
- Freundliches und hilfsbereites Personal mit ausgewiesener Kompetenz im Hinblick auf Gästebedürfnisse => Mehrsprachigkeit



Kein Rezept, aber viele Zutaten

- Entscheidend für den Erfolg von Regionalbahnen ist, ob sie in der Region akzeptiert werden
- Jedenfalls wichtig: Gut vernetzt
- Entscheidend ist auch, wie sie es schaffen, Multiplikatoren zu erreichen
- Dazu müssen Bahnen als „lifestyle-tauglich“ empfunden werden
- Menschen aller Generationen müssen sich mit „ihrer Bahn“ identifizieren können
- Es ist immer die Summe der kleinen Sympathiebringer, die alle zusammen wichtig sind.



Strategische Stoßrichtungen

Angebotsverbesserung und Produktionsoptimierung

- Standardisierter Wagenpark
- Glaubwürdige Kundenorientierung
- Zeitgemäße Infrastruktur
- Aktive Entwicklung der Bahnhofsareale und Umfeld
- Aktive Teilnahme am digitalen Wandel
- Innovative und überraschende Angebote
- Zusammenarbeit mit Land und Gemeinden



- 
- Technische Herausforderungen lassen sich immer meistern
 - Es gibt aber auch andere Herausforderungen: Wie können Bahnen außerhalb von Ballungsräumen große Investitionen rechtfertigen?
 - Moderne Technik allein ist keine automatische Erfolgsgarantie
 - Erfolg stellt sich meistens dann ein, wenn Lösungen mit individueller, regionstypischer Ausprägung gefunden werden

FAZIT

- Sie zu finden, glaubhaft zu argumentieren und durchzusetzen erfordert Mut und Fachkenntnis
- Es erfordert vor allem auch ein Feeling für regionale Zusammenhänge, Befindlichkeiten der Entscheidungsträger und Bedürfnisse der Kunden
- Bahnen, die auf diese Weise marktnah geführt werden, sind ein zeitgemäßes Angebot an die Region, vernunft-orientiert mobil zu sein

Solche Bahnen werden auch alle Diskussionen überdauern.

Das Klima wartet nicht!



Foto: Klimabündnis

ÖVG Rail & Road Traffic Management



Bahn ist Zukunft!



© Katarina Balgawy

Brain on!
Hands on!

Junge Neugierige ...



ÖVG Regionalbahnen | Otfried Knoll |
02.04.2019



Wissen warum - und Können



Fotos: Otfried Knoll, Hirut Großberger

ÖVG Rail & Road Traffic Management

Gern für Sie erreichbar:



FH-Prof. Dipl.-Ing. Otfried Knoll, EURAIL-Ing.

Leiter Department Bahntechnologie und Mobilität

Studiengangsleiter Bahntechnologie und Mobilität (Bachelor)

Studiengangsleiter Bahntechnologie und Management von Bahnsystemen (Master)

Fachhochschule St. Pölten GmbH

Matthias Corvinus-Straße 15, 3100 St. Pölten

T: +43/2742/313 228 – 660

M: +43/676/847228660

E: otfried.knoll@fhstp.ac.at

W: www.fhstp.ac.at

KNOLL TRAFFIC & TOURISTIC SOLUTIONS

Kremser Gasse 19, 3100 St. Pölten

T: +43/2742/72522

M: +43/676/6177515

E: office@knoll-tts.com

W: www.knoll-tts.com



ÖVG Rail & Road Traffic Management

