

## Stellungnahme zum Fachentwurf Zielnetz 2040

(H. Knoflacher)

### Allgemeine Anmerkungen zu den vorliegenden Unterlagen

Der Fachentwurf zum Zielnetz 2040 besteht im Wesentlichen aus Erzählungen mit zahlreichen Wiederholungen, deren Wahrheitsgehalt mit der Zahl nicht zunimmt. Durch detaillierte Zergliederung einzelner Teilbereiche entsteht der Eindruck qualifizierter Bearbeitung. Gleichzeitig werden aber grundlegende Gesetzmäßigkeiten des Systemverhaltens, wie die Konstanz der Reisezeiten, missachtet und betriebliche Effekte mit volkswirtschaftlichen verwechselt, wenn mit einer Größe, die es nicht gibt, der Zeiteinsparung durch Geschwindigkeit, volkswirtschaftlicher Nutzen berechnet wird. Neben der literarischen Darstellung fehlen aber nachvollziehbare numerische Grundlagen und Wirkungsanalysen für die einzusetzenden Steuermittel ebenso wie alternative Varianten zur Beurteilung der hier gemachten Vorschläge. Während man genau weiß, wieviel Mittel in den nächsten 15 Jahren den Staatshaushalt belasten sollen, bleibt unbekannt, wie sich die analogen bereits realisierten Projekte bewährt haben, bzw. wie weit die Realität von den „Visionen“ (dieser Begriff taucht in diesem Bericht auf) abweicht. Rationale Entscheidungen können nicht auf der Grundlage von Visionen, die grundlegendes Systemverhalten negieren, getroffen werden.

Wie das Verkehrssystem im Jahr 2040 insgesamt sein soll bzw. aufgrund der geänderten Randbedingungen sein müsste, wird in dem Fachentwurf Zielnetz 2040 nicht thematisiert. Er ist eine Fortschreibung des Status quo und berücksichtigt die in den Städten und zunehmend auch Kommunen laufenden Bemühungen einer integrierten Verkehrssystemorganisation nicht. Städte und Gemeinden sind nur durch die Einwohnerzahlen und daher mangelhaft repräsentiert. Es fehlt die solide Darstellung der Ausgangssituation, ebenso die der in dem System bestehenden Eigendynamiken. Beim Lesen entsteht der Eindruck eines Planspiels für ein Modellbahnsystem und nicht für eine Eisenbahnzukunft für Menschen, was sich auch am Fehlen verhaltenswirksamer Qualitätsfaktoren in den Unterlagen zeigt.

### Auszug aus den Anmerkungen zu den Unterlagen in

<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/zielnetz.html>

Voraussetzung für jede Planung ist die Kenntnis des Ausgangszustandes des Systems, das zu bearbeiten ist.

- Die primäre Frage, was das Ziel des Zielnetzes 2040 sein soll, fehlt. Oder reduziert sich dieses auf die Summe von zusätzlich 30 Milliarden Steuergelder für die Liste der Projekte?
- Es fehlen auch eine quantitativ überprüfbare und nachvollziehbare Grundlage über die bisher bei einschlägigen Projekten bekannten Wirkungen, ein Vergleich von den bisherigen Entscheidungen zugrunde gelegten Prognosen mit der realen Entwicklung im Personen- und Güterverkehr etc.
- Die Berechnungen entsprechen nicht der Realität der Systemwirkungen. So geht man von Reisezeiteinsparungen aus, die zwar betriebswirtschaftlich interessant sind, aber volkswirtschaftlich nicht verwendet werden können, weil es sie im System nicht gibt.

Daher wären sie nur zulässig, wenn die Gesamtkosten von den ÖBB allein getragen werden und keine öffentlichen Mittel erforderlich sind.

- Die innerhalb Österreichs erzielten Reisezeiteinsparungen durch Geschwindigkeitserhöhung kommen bei grenzüberschreitenden Verbindungen vor allem dem Ausland zugute. Hier wiederholt sich der Fehler der Raumplanung aus der Dringlichkeitsreihung der Bundesstraßen aus 1975.
- Dass die Erhöhung der Geschwindigkeiten dazu führt, dass mit enormem Energieaufwand kurze Wege durch lange Wege ersetzt werden, weiß man schon seit dem Lill´schen Reisegesetz 1889. Dass das weder klimafreundlich ist noch der lokalen Wirtschaft dient, sondern die Dominanz der großen internationalen Konzerne nur verstärkt, wird nicht behandelt.
- Es fehlt der Nachweis für alternative Varianten aus denen ersichtlich ist, dass die vorgeschlagenen/vorgestellten Projekte die umfassend besten sind und in welchem Ausmaß sie gegenüber anderen Lösungsvarianten und -strategien Vorteile haben.
- Es fehlt eine Risikoabschätzung als Grundvoraussetzung für jede Entscheidung.
- Die Widersprüche in den Zielen: *eine Minimierung der Reisezeit, bei einer gleichzeitigen Maximierung der Erreichbarkeit, unter Gewährleistung von maximaler Sicherheit, Komfort und Qualität* sind nicht aufgelöst.
- Die Methode des Vierstufenmodells entspricht nicht dem Standard einer qualifizierten Planungsmethode.
- Die sektorale Bearbeitung ist nicht in eine Gesamtbetrachtung mit vergleichbaren Indikatoren, wie etwa dem Verkehrswert eingebettet.
- Das Zielnetz stellt keine Anforderungen an die notwendigen Änderungen der Randbedingungen im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern und ist daher in dieser Form unvollständig. Wenn das Ministerium nicht in der Lage ist, diese Anforderungen sachlich fundiert zu begründen und auch umzusetzen, ist das Zielkonzept primär spekulativ.
- Einzelne der willkürlich gezogenen Linien führen durch topografisch und geologisch problematische Zonen mit erheblichem Risikopotential.
- Die ausgewiesenen Nutzen-Kostenfaktoren liegen weit außerhalb der von international anerkannten Büros berechneten Werte vergleichbarer Projekte und sind nicht nachvollziehbar dargestellt. Es wird empfohlen Größen (z.B. Zeiteinsparungen), die es im System nicht gibt, aus der Berechnung zu entfernen, um den realen Wirkungen Rechnung zu tragen.

#### **Für Gemeinden und Städte sind folgende Effekte von besonderer Bedeutung:**

- Die Gemeinden und Städte sind in dem Fachentwurf nicht Zweck der Investitionen, sondern Mittel für Bauprojekte.
- Die Systemabgrenzung schließt die für die Zukunft der Gemeinden und Städte wesentlichen Verkehrsträger Fußgänger und Radverkehr aus.
- Die Vorleistungen und Belastungen der Städte und Gemeinden durch dieses Zielkonzept werden nicht behandelt. Der Fachentwurf ist auf Linien reduziert und vernachlässigt die für die angestrebten Ziele notwendige Rückkopplung auf Städte und Gemeinden.

- Die Bahn wird nicht als Flächenbahn betrachtet, sondern auf Linien reduziert, die möglichst ohne Kontakt zum Umfeld realisiert werden können. Übrigbleiben, wie schon bei den bisherigen Großbauvorhaben, die Fläche, die meisten Städte und Gemeinden.
- Für Gemeinden und Städte sind Bahnhöfe mit häufiger Bedienung und deren Erreichbarkeit von wesentlicher Bedeutung. Ein Faktor, der im Zielnetz unterbelichtet ist.
- Wird die heute ohnehin durch die schnellen Zugverbindungen auf Kosten der Haltepunkte verstärkte Disparität zwischen großen und kleinen Städten und Gemeinden weiter vergrößert?
- Bleibt daher der ländliche Raum weiter benachteiligt, weil z.B. nicht einmal eine Modernisierung der Franz-Josefs-Bahn und Adaptierung an die Bedürfnisse der örtlichen Bevölkerung vorgesehen ist, geschweige denn aufgelassene Linien reaktiviert werden und ein integriertes Mobilitätskonzept für solche Gebiete vorgesehen ist?
- Da die Verwendung der Steuermittel Auswirkungen auf die Finanzen der Gemeinden und Städte hat, ist die Frage zu beantworten, wie sich das für das Zielnetz verwendete Steuergeld auf die finanziellen Möglichkeiten der Kommunen auswirken wird? Allein dafür ist die Analyse der bisherigen Projekte wichtig.

#### **Technische und wirtschaftliche Fragen:**

- Kosten, also der Aufwand, werden bei allen Projekten angeführt, Fahrzeitverkürzungen aber nur erwähnt, nicht aber deren Ausmaß quantitativ angegeben.
- Angesichts der bescheidenen Anteile des Schienenfernverkehrs an der Personenmobilität und des stagnierenden Schienengüterverkehrs sind die im Zielnetz vorgesehenen Aufwendungen sachlich nicht ausreichend begründet.
- Ohne massive Eingriffe in den Sektor Straßenverkehr ist das Zielnetz nicht mehr als reine Spekulation auf Kosten der Steuerzahler, der Zukunft und der lokalen Betriebe.
- Auf die unterschiedlichen und teilweise wenig sinnvollen Detailbehandlung einzelner Themenbereiche bei gleichzeitigem Fehlen des Gesamtzusammenhanges soll hier nicht weiter eingegangen werden.

#### **Fragen die offen bleiben:**

- Hat das Ministerium den Einfluss der städtischen Verkehrspolitik auf die Verkehrsmittelwahl im System berücksichtigt?
- Wenn die städtische und kommunale Verkehrspolitik Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl hat, müssten dann Kommunen und Städte nicht an den finanziellen Zuschüssen beteiligt werden?
- Wie haben sich die bisherigen Investitionen auf die Verkehrsmittelwahl im Güter- und Personenverkehr ausgewirkt?
- Welche Wirkung auf die Verkehrsmittelwahl wird durch das sektorale Zielnetz 2040 erzielt?
- Wie erklärt sich der Nutzen aus Zeiteinsparungen, wenn seit Jahrzehnten bekannt ist, dass die Mobilitätszeit im System praktisch gleichgeblieben ist, ja sogar länger wurde, je mehr in Beschleunigung investiert wurde?

### **Die Wirkungen des Zielnetzes 2040 lassen sich zusammenfassen:**

Für zusätzlich 30 Milliarden Investitionen – vermutlich durch Kreditaufnahme = Schulden –

- bleibt die Gesamtreisezeit im System gleich,
- werden die Weglängen für die gleichen Zwecke länger,
- steigt der Mobilitätsaufwand,
- nimmt die Zerstörung der Landschaft zu,
- werden die Disparitäten im Raum vergrößert,
- werden die Zuschüsse in die Eisenbahnen größer,
- wird die lokale Wirtschaft gegenüber den internationalen Konzernen noch mehr benachteiligt,
- wird das Pendlerdasein ausgeweitet,
- werden Bahnhöfe nur aus betrieblicher Sicht behandelt und nicht in ihrer zentralen Bedeutung für Gemeinden und Städte,
- wird der Transitverkehr auf den Autobahnen und Straßen weiter zunehmen und
- wird der Schuldenberg zusätzlich vergrößert.