



Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung II/Infra1 (Infrastrukturfinanzierung)
Abteilung II/Infra2 (Infrastrukturplanung)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
wien.arbeiterkammer.at
DVR 0063673
ERREICHBAR MIT DER LINIE D

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 113.010/0001- II/INFRA2/ 2017	GSt/UV/Leo/Hu	Sylvia Leodolter	DW 2244 DW 2105	22.05.2017

Leitstrategie Eisenbahninfrastruktur

Die „Leitstrategie Eisenbahninfrastruktur“ des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) legt die Eckpunkte für die künftige Ausgestaltung der Schiene dar. Dabei werden insbesondere Ausbau- und Instandhaltungskriterien festgelegt, wobei die Finanzierungsnotwendigkeiten und die Verkehrsentwicklung berücksichtigt werden.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) begrüßt grundsätzlich eine kohärente Strategie für die Schieneninfrastruktur. Vorliegender Entwurf erscheint allerdings nicht weitreichend genug zu sein, um allen Anforderungen der künftigen Verkehrsentwicklung entsprechen zu können. Vor dem Hintergrund stark wachsender Metropolregionen und zunehmender Verkehrsmengen sind Nachbesserungen vor allem bei den Vorschlägen für die Ballungsräume, die Pendlerinnen und Pendler sowie im Bereich des Klimaschutzes erforderlich.

Zu den einzelnen Punkten nimmt die BAK wie folgt Stellung:

Ad 4.1.1. Rahmenbedingungen Personenverkehr

Das ausdrückliche Bekenntnis zum Ausbau des Personenverkehrs auf der Schiene mit dem Hinweis, dass für viele Bevölkerungsgruppen die Bahn das wichtigste Transportmittel ist, um Arbeitsplätze, Bildungs-, Kultur- und Versorgungseinrichtungen sowie Freizeit- und Urlaubsstätten zu erreichen, wird begrüßt. Die im Entwurf dargestellte Zielvorstellung, den Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Personenverkehr langfristig zu steigern, ist zu unterstützen. Gleichmaßen ist die Bestrebung des BMVIT, einen Taktfahrplan zu etablieren, ein bedeutender Schritt hin zu einem verbesserten Schienenverkehr. Aus diesen Zielen werden aber nur sehr allgemeine (infrastrukturelle) Maßnahmen (vgl dazu etwa die Festlegungen unter 4.2.1.) abgeleitet.

Angesichts des bisherigen und des künftigen Städtewachstums ist gerade in den Agglomerationen ein dringender Handlungsbedarf gegeben, letztlich sind die Stadtregionen die wichtigsten Ausgangs- und Endpunkte von Verkehren. Allein die Stadt Wien wird sich beispielsweise bis 2035 um 270.000 Personen erweitern. Dieser Zuwachs entspricht der EinwohnerInnenzahl von Graz. Bedeutende KundInnenpotentiale (vgl dazu auch die Studien der AK Wien „Pendleranalyse Wien und Ostregion“ und „Pendeln in der Ostregion - Potenziale für die Bahn“) machen zusätzlich ein rasches und koordiniertes Handeln erforderlich.

Die BAK hält fest, dass aufgrund des knappen öffentlichen Raumes und der sich bereits schon jetzt abzeichnenden negativen Umweltauswirkungen des PKW-Verkehrs, ohne einen optimierten, schienengebundenen öffentlichen Verkehr, eine nachhaltige Verkehrsabwicklung in Agglomerationen undenkbar ist. Infrastrukturelle Maßnahmen, wie der Ausbau der Regional- und S-Bahnen in den Stadtregionen, sind daher notwendig. KundInnenpotentiale sind dabei zu berücksichtigen. Dies ist in der Leitstrategie besser zu verankern.

Selbstverständlich sind diese Infrastrukturausbauten von einer Erhöhung der Bestellungen von Verkehrsleistungen, etwa für die Erhöhung des Zugangebots, zu begleiten. Leider ist festzustellen, dass zahlreiche Ertüchtigungen von Infrastrukturen nicht zu einer umfassenden Leistungserhöhung beim Angebot für die HauptnutzerInnen der Bahn, den Pendlerinnen und Pendlern, geführt haben. In der Ostregion trifft dies, um nur einige Beispiele zu nennen, auf die Investitionen in die Pottendorfer Linie, die Klederinger Schleife und die Schnellbahn „S7“ zu. Ähnliche Beispiele sind auch im Salzburger Zentralraum festzustellen. Hier wurde massiv in die Westbahn, den Salzburger Hauptbahnhof und in ein Schnellbahnsystem (Y-Konzept von Golling bzw Straßwalchen nach Salzburg und Freilassing mit zwölf zusätzlichen Nahverkehrshaltestellen) investiert. Die geplanten zusätzlichen Verkehre, angedacht war ein 30 bzw ein 15 Minutentakt, werden bis heute nicht durchgeführt.

Der BAK ist natürlich bewusst, dass die Interessen des Nah- und Fernverkehrs divergierend sind, dennoch ist der PendlerInnenverkehr künftig sowohl im Infrastrukturausbau als auch bei den Bestellungen prioritär zu berücksichtigen. Gleichmaßen sind die Taktungen der Züge in den Knotenpunkten an die Bedürfnisse der HauptnutzerInnen anzupassen.

Regionalbahnen sollten erhalten und attraktiviert werden. Dies hat durch verbesserte Linienführung (Geschwindigkeitserhöhung), optimierte Anbindung der Siedlungskerne und Betriebsstandorte zu erfolgen. Ein Neu-, Aus- und Umbau von Regionalbahnen kann angedacht werden, wo dies durch neue Siedlungsgebiete oder veränderte Verkehrsströme gerechtfertigt ist. Dabei sind die möglichen KundInnenpotentiale zu analysieren.

Der Lückenschluss von ehemals existierenden Bahnverbindungen (wie Laa /Thaya – Tschechien, Bad Radkersburg – Slowenien, Hainburg – Slowakei) ist voranzutreiben. Das Auflösen von Eisenbahnkreuzungen zur Erhöhung der Sicherheit und der Geschwindigkeit ist zu forcieren.

4.1.12. Schnittstelle Verkehrsstation verbessern

Die Attraktivität der Bahn ist maßgeblich von den Verknüpfungen zu anderen Verkehrsträgern, etwa den Bussen, Straßen- und U-Bahnen, PKWs sowie dem Rad und dem Fußverkehr abhängig. Völlig zu Recht ist daher die Verbesserung der „Nutzbarkeit der Verkehrsstationen“ Teil der Leitstrategie. Dieses Ziel sollte allerdings konkretisiert werden.

Sichere und bequeme Wege für FußgängerInnen und für den Radverkehr sollten generell vorangetrieben werden. Viele wichtige Bahnknotenpunkte sind derzeit nur sehr rudimentär an zeitgemäße Rad- und Fußwege angebunden (zB Radweg Bhf Tullnerfeld – Tulln, Bhf Schrems-Pürbach – Schrems). Die infrastrukturelle Ausstattung für RadfahrerInnen, einer der wichtigsten (potentiellen) KundInnengruppe, sollte verbessert werden. Ein Mindestmaß an infrastrukturellen Gelegenheiten – wie Absperrboxen – sind neben Radwegen standardmäßig auf jedem Bahnhof zur Verfügung zu stellen.

Völlig zu Recht wurde erkannt, dass Park & Ride gerade in ländlichen Regionen zu den wichtigsten Arten gehört Bahnhöfe zu erreichen. Diesbezügliche Ausbaupläne und Fördermöglichkeiten sollten intensiviert werden.

Es ist dafür zu sorgen, dass trotz Rationalisierungsmaßnahmen, qualifiziertes Personal den Kundinnen und Kunden an Bahnhöfen zu Seite steht. Nur so kann die Nutzung kundenfreundlich gestaltet werden. KundInnencenter und Fahrkartenschalter sollten aufgewertet werden. Zusätzlich können derart die Bereiche

- Informationen,
- Zugänglichkeit (Hilfeleistungen beim Ein-, und Ausstieg),
- Vorsorge gegen Vandalismus,
- Verkauf von Fahrkarten und Dingen des persönlichen Bedarfs und
- Erhöhung des subjektiven Sicherheitsgefühls

bestmöglich berücksichtigt werden.

Der zügige Ausbau der Barrierefreiheit in den Stationen ist zu forcieren. Verschlechterungen bei der Zugänglichkeit im Rahmen von Umbaumaßnahmen, etwa im Falle der Umrüstung von Seitenbahnsteigen zu Mittelbahnsteigen, sind kontraproduktiv und werden abgelehnt.

Ad 4.2. Finanzielle Mittel effizient nützen

Der österreichische Schienenverkehr ist ein bedeutender Player bei der Verbindung von nationalen und internationalen Wirtschafts- und Siedlungsräumen. Diese Position gilt es abzusichern und auszubauen.

Vorliegender Entwurf geht auf Finanzierungsfragen nur sehr vage ein. Sonderfinanzierungsprogramme, zusätzliche Instrumente der Mitgliedstaaten zum Setzen verkehrspolitischer und verkehrslenkender Maßnahmen, sowie die Umschichtung von Mitteln aus dem Straßenbau hin zum Bahnausbau sind zu prüfen und allenfalls nachzutragen. Aufgrund der derzeit geltenden EU-rechtlichen Bestimmungen hat Österreich nämlich nur einen äußerst eingeschränkten Gestaltungsspielraum (Festsetzung der Mauttarife, Erlassen von Fahrverboten, Kontingentierung der LKW-Fahrten).

Ad 4.3.1. Treibhausgase reduzieren

Der Europäische Rat hat sich im Oktober 2014 auf klima- und energiepolitische Zielsetzungen bis 2030 geeinigt, die mittlerweile durch Vorschläge der Europäischen Kommission für mehrere Rechtsakte konkretisiert wurden. Derzeit werden diese Vorschläge im Gesetzgebungsverfahren behandelt. Es ist absehbar, dass auf Österreich die Verpflichtung zukommen wird, bis 2030 die Emissionen von Treibhausgasen, die nicht dem EU ETS unterliegen, gegenüber den Emissionen im Jahr 2005 um 36 Prozent zu senken. Die wichtigsten Sektoren, die von

dieser Verpflichtung in erster Linie in Hinblick auf den Energieverbrauch betroffen sind, sind der Bereich der Raumwärme sowie der Verkehrssektor.

Diese Zielsetzung erfordert ein äußerst ambitioniertes Vorgehen und ist nur erreichbar, wenn die Maßnahmen wesentlich über das hinausgehen, was bislang mit dem Zielhorizont 2020 geplant war. Daher ist die BAK der Auffassung, dass auch im Eisenbahnbereich die Planung und Strategieerstellung frühzeitig auf diese ambitionierteren Ziele Bezug nehmen muss. Konkret bedeutet das, dass die Bahn wegen ihrer unter Klimagesichtspunkten grundsätzlich besonders günstigen Situation für eine überproportional steigende Nachfrage Vorsorge zu treffen hat, aber auch, dass die noch verbleibenden dieselbetriebenen Fahrzeuge auf der Strecke und im Verschub durch elektrisch betriebene ersetzt werden und dafür die notwendige Infrastruktur geschaffen werden muss.

Die Verschubtätigkeiten sollten, vorrangig in bereits stark belasteten Gebieten (Agglomerationen), auf Elektroantrieb umgestellt werden. Weitere Elektrifizierungsmaßnahmen (zB Braunau – Westbahnstrecke, Herzogenburg – Krems, Wr Neustadt – Loipersbach) könnten ebenso wesentlich zur Zielerreichung bei den klima- und energiepolitischen Zielsetzungen beitragen. Ergänzend halten wir fest, dass ein Ausbau der Eisenbahninfrastruktur nicht nur eine massive Unterstützung ökologischer Zielsetzungen darstellt, sondern auch eine enorme Erhöhung der Verkehrssicherheit bringt. Beide Aspekte werden nur verhalten angesprochen, eine offensivere Betonung erscheint aber erforderlich, insbesondere wenn es darum geht, die Akzeptanz entsprechender Investitionen und Schwerpunktsetzungen in der Bevölkerung zu gewinnen bzw zu erhöhen.

Ad 4.3.3. Lärmschutz

Der in diesem Kapitel angeführte hohe Standard im Bereich des Lärmschutzes kann seitens der BAK nicht nachvollzogen werden. Gerade bei Bestandsstrecken ist ein hoher Aufholbedarf gegeben. Die angeführten Verordnungen (Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung und die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung) sind veraltet und sollten dem Stand der Technik angepasst werden. Gleichmaßen sind die Bestimmungen hinsichtlich der AnrainerInnenrechte, wie bereits mehrfach von der BAK angeregt, zu überarbeiten. Es sollte in der Leitstrategie ein deutlicheres Zeichen für Lärmschutzmaßnahmen für die Bevölkerung, sowohl durch passive als auch durch aktive Maßnahmen, gesetzt werden. Die derzeitigen Lücken im Lärmschutzrecht führen nicht zu einer konsequenten und nachhaltigen Lärmreduktion, sondern zu unterschiedlichsten (lokalen) Regelungen sowie zur Aushöhlung der AnrainerInnenrechte und dadurch auch zu Verfahrensverzögerungen.

VP Günther Goach
iV des Präsidenten
FdRdA

Maria Kubitschek
iV des Direktors
FdRdA