

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMK - II/3 (Infrastrukturplanung)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Per E-Mail: zielnetz@bmk.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
2024-0.231.889

Unser Zeichen, BearbeiterIn
Mag.Pfi/Mag.Rei/MH

Klappe (DW)
39203

Datum
25.04.2024

Zielnetz 2040: Das Bahnnetz der Zukunft – Fachentwurf

Der Österreichische Gewerkschaftsbund (ÖGB) bedankt sich für die Übermittlung des oben genannten Entwurfs und erlaubt sich, folgende Stellungnahme abzugeben:

Grundsätzliche Anmerkungen

Der vorgelegte Entwurf soll die Weiterentwicklung des ÖBB-Schienennetzes bis zum Jahr 2040 skizzieren.

Der ÖGB kritisiert, dass das Zielnetz 2040 ohne Einbindung des ÖGB erarbeitet wurde. Grundsätzlich wären die meisten vorgestellten Projekte vom ÖGB zu unterstützen. Allerdings ist nicht zufriedenstellend, dass zahlreiche wichtig erachtete Projekte zu spät erfolgen, unzureichend ausgeführt sind oder nicht in das Zielnetz aufgenommen wurden. Weiters ist nicht nachvollziehbar, dass laut Zielnetz bereits stillgelegte Regionalbahnen nicht reaktiviert werden sollen. In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass der ÖGB die Abgabe einer öffentlichen „Mobilitätsgarantie“ fordert, damit mittelfristig alle Menschen in Österreich die Möglichkeit erhalten, ihre Alltagswege ohne eigenen Pkw zu bewältigen. Ohne entsprechenden Ausbau auch der Regionalbahnen als Basis erscheint dieses Ziel nicht erreichbar.

Das Zielnetz 2040 ist im Hinblick auf die Eisenbahn-Infrastruktur eine der ganz wesentlichen Grundlagen der Verkehrspolitik für die nächsten Jahrzehnte. Aus Sicht des ÖGB darf jedoch der Regionalverkehr nicht vernachlässigt werden, da die Stärkung des Regionalverkehrs von besonderer Bedeutung für eine sozial-ökologische Transformation ist. Es wird daher vom ÖGB kritisiert, dass der Fokus im Zielnetz 2040 auf dem Fernverkehr liegt.

Ein wesentliches Element für ein Gelingen der Transformation stellt die Verlagerung des LKW-Güterverkehrs auf die Schiene dar. Das Bundesverkehrszielegesetz sieht bei Transporten von Waren über eine Distanz von 500 km eine 80 %ige Transportleistung auf Schiene oder Wasserstraße vor. Ausgehend von dieser Zielsetzung müsste das Zielnetz 2040 Transportleistungen definieren, die auf die Schiene zu verlagern sind. Aus Sicht des ÖGB fehlt eine Planung in diese Richtung vollständig.

Gleiches gilt für den Transport von Paketen durch die Postanbieter. Auch hier sollten Transporte über 500 km nur mehr über die Schiene erfolgen dürfen.

Für den Bereich der Abfallwirtschaft braucht es eine Analyse, welche Infrastruktur benötigt wird, wenn entsprechend dem Abfallwirtschaftsgesetz, Abfalltransporte auf die Schiene zu verlagern sind.

Zu einzelnen Projekten im Detail:

Das Projekt der **Neuen Innkreisbahn** wird kritisch gesehen, da Zweifel an der Prioritätensetzung und der Realisierbarkeit innerhalb des Zeitrahmens bis 2040 bestehen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum im Bereich Wels – Ried im Innkreis nicht die Bestandsstrecke fit gemacht und beschleunigt wird, sondern stattdessen eine völlig neue Trasse errichtet werden soll. Die für dieses Projekt genannte Investitionssumme soll ungefähr ein Drittel des Gesamtvolumens für das Zielnetz 2040 betragen (vorausvalorisiert für eine fiktive Inbetriebnahme 2040: gut 9 Mrd. Euro) und erfordert daher eine besonders sorgsame Begründung, die jedoch bislang fehlt.

Ebenso scheint sich bislang eine Fortsetzung auf deutscher Seite stark zu verzögern. Damit wäre das Projekt, zumindest im Planungshorizont bis 2040, jedoch schwer realisierbar. Ein Ausbau der Bestandsstrecke hingegen würde stattdessen eine bessere Anbindung im Personenverkehr an den Linzer Zentralraum bewirken und vor allem im Hinblick auf den Güterverkehr große Kapazitäten für die Verlagerung auf die Schiene schaffen.

Nicht im Entwurf enthalten ist beispielsweise die **Summerauerbahn**, die eine wichtige Rolle für die Kapazitätsausweitung im Güterverkehr spielt und daher ein unterstützenswertes Projekt wäre. Diese war im Zielnetz 2025 noch enthalten. Zwar gibt es derzeit noch Kapazitätsreserven, aber die sind auch notwendig, wenn man bei längerfristiger Betrachtung sowohl mehr Güter- als auch Personenverkehr auf die Schiene bringen will. Es ist davon auszugehen, dass im Nahbereich von Linz diese freien Kapazitäten bald erschöpft sein werden und es besteht gerade hier die Gefahr, dass sich Güter- und Personenverkehr dann gegenseitig behindern. Dem müsste man durch entsprechende Ausbaumaßnahmen vorbeugen. Mit der Nichtberücksichtigung der Summerauerbahn droht genau dieser Abschnitt zwischen Linz und Summerau zum Nadelöhr zu werden, obwohl ein solcher Kapazitätsengpass mit relativ geringem Investitionsaufwand auf vergleichsweise lange Sicht verhindert werden könnte. Der ÖGB fordert dementsprechend die Wiederaufnahme des Moduls Summerauerbahn in das Zielnetz 2040. Darüber hinaus soll eine Abstimmung mit den Ausbaumaßnahmen der Anschlussstrecke in Tschechien erfolgen, wo ein durchgehender zweigleisiger Ausbau auf eine Geschwindigkeit von 160 km/h bereits in Angriff genommen wurde.

Auch das Modul **Steirische Ostbahn** soll in das Zielnetz 2040 Eingang finden. Die steirische Ostbahn stellt eine der meistgenutzten S-Bahn-Strecken der Steiermark dar, auf der werktags über 8.000 Pendler:innen befördert werden, obwohl sie eine vergleichsweise hohe Reisezeit mit sich bringt. Um die Fahrzeit auf der Ostbahn zu verkürzen, eine Taktverdichtung zu erzielen und dadurch die Strecke für eine weitere Verkehrsverlagerung zu attraktiveren, wird, neben der Elektrifizierung der Strecke, ein zweigleisiger Ausbau gefordert. In Anbetracht eines bevorstehenden Wiederaufbaus der Ukraine, würde diese Strecke für den Güterverkehr Richtung Osteuropa gerüstet sein, damit entsprechende Tonnagen transportiert werden können. Hier sollte eine Neutrassierung in Richtung Hartberg und eine damit einhergehende zusätzliche Verlagerung berücksichtigt werden.

Weiters sollte der **Ausbau der Pyhrnstrecke**, inklusive des Neubaus des Bosrucktunnels, als Teil des TEN-Kernetzes so geplant werden, dass die Strecke den Anforderungen des TEN-Kernetzes entspricht. Die Pläne widersprechen den Festlegungen für den EU-Transportkorridor Westbalkan - Ostmittelmeer und der Geschwindigkeitsgrenze für Güterzüge von 100 km/h. Ein voller zweigleisiger Ausbau ist anzustreben. Bei der Pyhrnbahn muss vor allem der Neubau des Bosrucktunnels so schnell wie möglich umgesetzt werden. Dass dieser im Entwurf für das Zielnetz 2040 enthalten ist, wird vom ÖGB ausdrücklich begrüßt, gemeinsam mit dem leider fehlenden Ausbau der Summeraubahn wäre das eine der wesentlichen Grundlagen, die Verbindung mit den für Österreich wichtigsten Überseehäfen an der Adria zu verbessern. Das liegt auch im Interesse der exportorientierten österreichischen Wirtschaft, der es mit diesem Bahnausbau ermöglicht wird, den Gütertransport auf der Schiene zu forcieren.

Zum **Modul RHT: Reintal**: Hinsichtlich der Verflechtungen mit dem Ausland sind die Annahmen zu vage. Hier sind realistische Verträge erforderlich. Die Anbindung Vorarlbergs an Wien ist durch Vertrag mit der Bundesrepublik Deutschland im Sinne des Bundesverkehrszielegesetzes vorzunehmen.

Zum Modul **LIS (Linz – Salzburg)**

Seit 2012 gibt es eine Grundsatzvereinbarung für den Abschnitt in Salzburg zwischen dem Land Salzburg, den Anrainergemeinden und den ÖBB für eine HL-Neubaustrecke zwischen Köstendorf und Salzburg von 21,3 km inklusive eines Flachgautunnels von 16,5 km. Seit 2018 laufen die umfassenden Behördenverfahren samt UVP. Diese Strecke ist ab Neumarkt-Köstendorf eine kurvenreiche Strecke, die nur vergleichsweise geringe Geschwindigkeit im Vergleich zur HL-Strecke ermöglicht. Hier bedarf es dringend Nachbesserungen, um wie die Strecke östlich von Neumarkt-Köstendorf auf HL-Niveau gebracht zu werden. Die Bundesregierung hatte bereits 1989 den gesamten Abschnitt zwischen Salzburg und Attnang-Puchheim zur Hochleistungstrecke erklärt.

Zum **Modul Salzburg-Freilassing**: Anstatt eines „selektiven“ Ausbaus aufgrund des Zugaufkommens muss der viergleisige Vollausbau vorgesehen werden. Die Güterbahn der Brauerei Stiegl ist für den Personenverkehr zu nutzen und soll rund zwei Kilometer westlich des Salzburger Hauptbahnhofes in die derzeit dreigleisige Strecke einmünden. Auf dem Streckenabschnitt Salzburg-Freilassing ist die Planung auf einen 15-Minuten-Takt vorzusehen.

Zum Ausbau des Moduls **TAU (Tauernbahn)**: Nur eine erhebliche Fahrzeitreduzierung auf weniger als 30 Minuten zwischen dem Taktknoten Bischofshofen und Salzburg Hauptbahnhof erscheint sinnvoll. Die nun im Zielnetz 2040 angeführten Fahrzeitgewinne für die Strecke Salzburg-Villach von 12 Minuten sind daher jedenfalls zu wenig ambitioniert. Seit 2012 lobbyieren die Bundesländer Steiermark, Oberösterreich, Salzburg und Kärnten sowie das BMK für die Tauern-Pyhrn/Schober Achse als geteilten TEN-Korridor bei der EU und tatsächlich hat nun die Europäische Kommission die Tauern-Pyhrn/Schober-Achse als Ausgangspunkt für den Westbalkan TEN-Korridor in ihren aktuellen Entwurf aufgenommen. Insofern ist die im Zielnetz 2040 angeführte Ausbauvariante des Nadelöhrs Pass Lueg für eine TEN-Strecke nicht adäquat. Dies ist auch angesichts der EU-Finanzmittel, die für den Bau bzw. zumindest für die Planung von TEN-Strecken zur Verfügung stehen, kontraproduktiv.

Zum Modul **IAP (Inneralpin)**: Eine Fahrzeit von 90 Minuten zwischen Bischofshofen und Selzthal (102 km) ist nicht sehr ambitioniert. Eine Beschleunigung sowie ein zweigleisiger Ausbau zwischen Stainach-Irdning und Selzthal wird angeregt. Weiters fordern wir, dass das „inneralpine Schienenverkehrskreuz“ – das derzeit aus den teilweise eingleisigen und kurvenreichen Bahnstrecken zwischen Graz und Innsbruck bzw. Linz und Graz besteht – in einem größeren Zusammenhang geplant und massiv ausgebaut wird. Dabei geht es zum Beispiel auf der Strecke zwischen Graz und Innsbruck nicht so sehr um die Verbindung von diesen beiden Landeshauptstädten, sondern um die Verbindung der inneralpinen Gemeinden bzw. zentralen Orte zu diesen Landeshauptstädten und zwischen diesen inneralpinen zentralen Orten. Auf diesen Strecken mit zahlreichen Bezirkshauptstädten und teilweise touristischen Hotspots gibt es enormen Ausbaubedarf. Diese Bahnstrecken drohen durch den Ausbau der Westbahn (Wien - Linz - Salzburg) und der Südbahn (Wien - Graz - Klagenfurt) zu Hochleistungsbahnen ins Abseits zu geraten bzw. umfahren zu werden, was weitreichende Folgen durch eine negative Bevölkerungsentwicklung bzw. Abwanderung hätte.

Abschließend ist festzuhalten, dass Qualitätsfragen bei der Vernetzung der Verkehrsangebote zu wenig angesprochen werden. Kurze Umsteigewege vom Bus auf die Bahn oder die Qualität der Knotenpunkte und Zutrittsstellen zum öffentlichen Verkehr sind entscheidend für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Jede Haltestelle ist als Knotenpunkt für Mobilität zu begreifen. Für diese sind Abstellplätze für Scooter und Fahrräder sowie Parkplätze einzuplanen.

Der Österreichische Gewerkschaftsbund ersucht um Berücksichtigung seiner Anmerkungen.

Mit vorzüglicher Hochachtung



Wolfgang Katzian
Präsident



Willi Mernyi
Bundesgeschäftsführer

4 / 4