

Vereinigte Bürgerinitiativen
Schwarzatal - Region Semmering
Kontakt: Dkfm. F. Fally
A. Baumgartnerstraße 44/A 1/264
1230 Wien
Tel : 01-667 71 51, Fax: 01-667 71 516



DER EINZELNE IST MITVERANTWORTLICH
FÜR DAS GANZE
DURCH ALLES, WAS ER TUT.
(Karl Jaspers)

Wien, 13.09.2018

Der Semmering-Basistunnel

Wir verweisen auf die Aktualisierung vom 17.07.2017 und ergänzen diese mit weiteren Unterlagen, die Sie in beiliegender Übersicht bzw. Anlagen finden.

Wir verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Dkfm. Franz Fally

Mit falschen Zahlen zu falschen Zielen

Professor Horst Knapp war über Jahrzehnte hinweg einer der wichtigsten Wirtschaftsjournalisten in Österreich und in der österreichischen Wirtschaftspolitik ein viel beschäftigter Berater und Gutachter, als dieses Land noch nicht von „Politikberatern“ überflutet war. Sein Erfolg hat auf einem einfachen Rezept beruht: Klären wir zuerst einmal die Fakten und sorgen wir vor allem dafür, dass verlässliche Zahlen vorliegen. Wenn allseits anerkannte Zahlen auf dem Tisch liegen, dann – so seine Überzeugung und auch Erfahrung – ist der Großteil der Strecke zu einer gemeinsamen und vernünftigen Entscheidung bereits zurückgelegt.

Jeder vernünftige Kaufmann würde bei einer Entscheidung, insbesondere bei einer teuren und weitreichenden Investitionsentscheidung zwei Schritte setzen: Zuerst den Ist-Stand klären und dann (auf den Ist-Stand aufbauend) eine Prognose erstellen oder auch verschiedene Szenarien entwickeln. Bei den Ausbauinvestitionen der Bahn würde man erwarten, dass die Erhebung des Ist-Standes und die Prognoseerstellung mit besonderer Sorgfalt und verantwortungsvoll vorgenommen werden.

Die nunmehr hier vorgelegten Ergänzungen zur Dokumentation über den Semmering Basistunnel belegen, dass beim größten Investitionsprojekt der österreichischen Geschichte – dem Ausbau der Bahn – bis heute niemand es für notwendig erachtet hat, verlässliche Zahlen über den Personenverkehr und den Güterverkehr auf der Schiene in Österreich vorzulegen. Gerade die jüngsten Revisionen der Zahlen im Güterverkehr machen die offenbar tiefgreifenden Erhebungsmängel deutlich.

Seit Jahren kann belegt werden, dass die Gesamtzahlen im Personenverkehr der Bahn falsch sind, und zwar durch zwei einfache Berechnungen: Die in der ÖBB-Bilanz angegebenen Personenkilometer passen mit den Erlösen auf Fahrkartenverkäufen nicht zusammen; und die ausgewiesenen Veränderungen der Fahrgastzahlen, multipliziert mit den publizierten Erhöhungen der Preise für Fahrscheine passen mit den Veränderungen der Einnahmen aus dem Personenverkehr nicht zusammen. Offenbar liegen die Fahrgastzahlen beträchtlich unter den kommunizierten und auch in der ÖBB-Bilanz veröffentlichten Werten.

Aufgrund einer privaten Initiative wurde im Herbst 2017 eine Zählung der Fahrgastzahlen über den Semmering vorgenommen. Dabei wurde eine klägliche Auslastung festgestellt: Über den Semmering rollen täglich rund 50 Personenzüge mit einer Kapazität von mehr als 20.000 Sitzplätzen. Mehr als 50 % davon sollten auch besetzt sein, tatsächlich dürften es eher 15 % sein.

Anlage Nr. 1 (Seite 1 - 6):

- „Falsche Einschätzung der Verkehrsnachfrage führte zu eklatanten Fehlentscheidungen beim Schienenausbau“ v. 10.09.2018
- „Schienenersatzverkehr über den Semmering legt geringe Passierzahlen offen“ v. 13.09.2017
- „Bahnpersonenverkehr Semmering/Verkehrszählung“ v. 28.09.2017.

Im Güterverkehr schien die Datenqualität über die Verkehrsströme besser als im Personenverkehr zu sein. Allerdings sorgen mehrere Datenrevisionen, darunter besonders gravierende in jüngster Zeit, für offenkundige Widersprüche. Nachdem die Verkehrsprognosen, die nicht zuletzt zur Begründung

der überzogenen Ausbaupläne der Bahn verwendet wurden, allesamt eine Bruchlandung erlitten und sich als weit überhöht herausgestellt haben, scheint man nun mit nicht nachvollziehbaren Revisionen der Daten die triste Realität übertünchen zu wollen .

Anlage Nr. 2. (Seite 7 - 19):

- Brief an den österreichischen Rechnungshof v. 30.07.2018 mit Beilagen
- „Eurostat: Zugbewegungen auf dem Schienennetzwerk. Österreich, 2015 - Eine ernüchternde Bilanz“ v. 17.07.2018 mit Beilage
- „Milliardeninvestitionen auf Basis von Phantasiezahlen“ v. 18.07.2018
- „Schienengüterverkehr: Schönfärberei mit Statistik“ vom 26.06.2018
- „Alpenquerender Güterverkehr in Österreich“ v. 09.05.2018
- „Alpenquerender Güterverkehr/Transitverkehr“ v. 22.10.2014.

Bedauerlicher Weise erfolgt nicht nur in Österreich der Bahnausbau im Blindflug. Der Europäische Rechnungshof hat in einem im Juni 2018 vorgelegten Bericht (Special Report 2018/No 19) festgestellt, dass der Ausbau des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn auf keiner fundierten Analyse beruht, aller Voraussicht nach nicht (vollständig) umgesetzt werden wird und keiner gesamteuropäischen Strategie folgt. Konsequenzen hat dieser Bericht wohl leider keine, denn die EU glaubt immer noch an die segensreiche Wirkung eines Bahnausbaus ohne sinnvolle Einbindung in ein Gesamtkonzept und ohne entsprechenden Nachweis der Wirtschaftlichkeit.

Anlage Nr. 3 (Seite 20 - 23):

- „EU-Hochgeschwindigkeitsschienennetz: ineffizienter Flickenteppich ohne langfristigen Plan“ v. 11.07.2018 mit Beilage.

Das Diktat der leeren Taschen zwingt aber zumindest einzelne Länder, ihre Bahnpolitik auf den Prüfstand zu stellen. Obgleich die französische Bahn hinsichtlich Kosten und Effizienz weit besser abschneidet als etwa die ÖBB, wurde dennoch von der französischen Regierung eine Kommission unter dem früheren Chef von Air France, Jean-Cyril Spinetta, eingerichtet, die einen Bericht über die Situation des französischen Eisenbahnsystems erstellte. Dieser Bericht sollte Vorbild sein für andere Länder, die mit hohen Kosten und zweifelhafter Effizienz des Bahnsystems zu kämpfen haben.

Anlage Nr. 4 (Seite 24 - 33):

- „Die Zukunft des Eisenbahnsystems“ mit Beilagen.

In Österreich hat zwar der frühere Finanzminister Hans-Jörg Schelling mehrfach vor den überbordenden Kosten der Bahn gewarnt, diese Warnungen haben aber nicht zu einer umfassenden Analyse geführt. Weder Regierung noch Parlament (oder dessen Organ, der Rechnungshof) noch Justiz und auch nicht die Medien (als sogenannte „Vierte Gewalt“) sind gegenwärtig bereit, die Notbremse beim Milliardenesaster Bahnausbau zu ziehen. Als um die Zukunft des Landes besorgter Bürger bleibt nur die Möglichkeit, die Fehlentwicklung zu dokumentieren.

Anlage Nr. 5 (Seite 34 - 41):

- „Bahninvestitionen werden mit fragwürdigen Wirkungszielen begründet“ v. 16.04.2018
- „Vorbelastungsgesetz: Die offenen Schleusen im Staatshaushalt“ v. 10.04.2018
- „Bahnausbau am Prüfstand“ v. 01.02.2018
- Semmering-Basistunnel: Das Versagen der Justiz“ v. 15.12.2015.
- „Wie man in Österreich mit falschen „Projektbegründungen“ Megatunnel à la Semmering durchsetzt“ v. 20.01.2014.

Falsche Einschätzung der Verkehrsnachfrage führte zu eklatanten Fehlentscheidungen beim Schienenausbau

In der Presseinformation „Klug investieren, verantwortungsvoll sparen“ des Verkehrsministeriums (BMVIT) aus dem Jahr 2010 wird die Verkehrsprognose Österreich (VPÖ 2025+) als „Grundlage für die Bewertung der Infrastrukturvorhaben“ und als „fundierte Einschätzung der zukünftigen Entwicklung der Verkehrsnachfrage“ bezeichnet. Etwa zur Halbzeit des Prognosezeitraums sollen nachfolgend einige Punkte aus der VPÖ 2025+ hinsichtlich ihrer Stichhaltigkeit geprüft werden. Die Verkehrsprognose Österreich 2025+ ist auf der Homepage des BMVIT abrufbar (https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/verkehrsprognose_2025/index.html).

- Im Bereich des **Personenverkehrs** wird eine überaus starke Steigerung im Fernverkehr angenommen, wie aus der Übersicht über prognostizierte Steigerungen an ausgewählten Stellen des Eisenbahnnetzes hervorgeht (Tabelle 4-18). Als Beispiel sei hier insbesondere die Verbindung über Semmering und Wechsel angeführt, mit prognostizierten 13.000 bis 14.500 Reisenden pro Tag im Jahr 2025. Tatsächlich hat sich die Zahl der Reisenden gegenüber der Basisjahr 2005 (mit – angeblich – 7.500 Reisenden) bislang nicht nur nicht erhöht, sondern auf rund 3.500 (gezählte) Reisende über den Semmering und rund 800 (geschätzte) Reisende über den Wechsel vermindert.
- Im VPÖ 2025+ wird zwar zugegeben, dass sich der Wachstumstrend im Personenverkehr auf der Schiene abschwächt (Punkt 6.3.3), aber davon der Fernverkehr explizit ausgenommen. Tatsächlich zeigt sich, dass eher im Nahverkehr (aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen) die Bedeutung der Bahn zunimmt, hingegen der Fernverkehr unter der Konkurrenz von Bus und Flugzeug stagniert.
- Beim **Schienengüterverkehr** rechnete die VPÖ 2025+ bis zum Jahr 2015 mit einer Steigerung auf 118 bis 140 Mio. Tonnen je nach „Szenario 1- 2“. Für das Jahr 2025 rechnete man dann mit einer weiteren Steigerung auf 142 bis 186 Mio. Tonnen je nach „Szenario 1-2“ (siehe Tabellen 5-12 und 5-14). Laut Statistik Austria betrug der tatsächliche Wert im Jahr 2015 gerade einmal 97 Mio. Tonnen und lag somit erheblich unter dem niedrigeren Szenariowert.
- In der VPÖ 2025+ wurden die – wie sich jetzt bestätigt – **überhöhten Prognosen wider besseres Wissen angesetzt**: In einer Gegenüberstellung verschiedener internationaler Prognosen (Tabelle 6-22) zeigt sich, dass selbst die im niedrigeren Szenariowert 1 angenommene Steigerung der Güterverkehrs um durchschnittlich 2,7 % pro Jahr teilweise beim (mehr als) fünffachen Steigerungssatz anderer internationaler Prognosen liegt.
- Wie stichhaltig die Prognosen bezüglich einzelner Streckenabschnitte sind, ist unklar. Hier sichern sich die insgesamt sechs in die Prognoseerstellung involvierten Institute vorsorglich ab, indem festgehalten wird, dass die Übertragung der Gesamtentwicklung auf einzelne Streckenabschnitte „nicht Teil des Auftrages der gegenständlichen Verkehrsprognosen“ war und „von den ÖBB selbst durchgeführt“ wurden (Punkt 5.4.5.2). Gerade diese Zuordnung ist aber entscheidend, um im Netz der Bahn einzelne Engpässe – so es sie gibt - zuverlässig zu identifizieren und durch entsprechende Ausbaumaßnahmen zu beseitigen.
- Selbst bei Streckenabschnitten mit extrem teuren Bauvorhaben schwanken die Verkehrsprognosen in einem Ausmaß, das eine sinnvolle Planung faktisch unmöglich macht. Obwohl etwa beim Brenner der höchste Wert um fast 80 % über dem niedrigsten Wert liegt (und das bei einem Planungshorizont von nur 15 Jahren!), weisen die Transportzahlen zur Halbzeit des Planungshorizonts darauf hin, dass selbst der niedrigste Wert bis 2025 nicht erreicht werden wird.
- Die eingangs erwähnte Presseinformation „Klug investieren, verantwortungsvoll sparen“ relativiert die VPÖ 2025+ vollends: „Die Finanz- und Wirtschaftskrise, die sich in der zweiten Hälfte des Jahres 2008 abzuzeichnen begann, konnte in den Annahmen der Szenarien noch nicht berücksichtigt werden. Der Einbruch in der Verkehrsnachfrage, der sich 2009

abzeichnete, muss aber für die anstehenden Überlegungen zur Neubewertung der Infrastrukturinvestitionen berücksichtigt werden. Eine komplette Neuberechnung der Prognose schied aus Gründen der Bearbeitungsdauer aus.“ Mit anderen Worten: Bis Ende 2010 konnten insgesamt sechs involvierte Institute ein seit drei Jahren bekanntes Ereignis nicht berücksichtigen!

- Das Ministerium ist sich bereits bei Veröffentlichung der VPÖ 2025+ einer nötigen Neubewertung der Infrastrukturinvestitionen bewusst, unterlässt sie aber „aus Gründen der Bearbeitungsdauer“ – beim größten Investitionsprogramm in der Geschichte der Zweiten Republik, mit einem Volumen von 60 Milliarden Euro. Man begnügt sich stattdessen mit einer Mini-Studie des Instituts für Höhere Studien (IHS). Dabei werden die Prognosenwerte von 2025 einfach um etwa 10 Jahre parallel verschoben. Hier wird wohl früher oder später das Delikt des Amtsmissbrauches eine Rolle spielen.
- Überhaupt nicht berücksichtigt wird, dass der – früher – zweitwichtigste Handelspartner Österreichs, das südliche Nachbarland Italien, schon Jahre vor der Erstellung der VPÖ 2025+ eine unterdurchschnittliche Wirtschaftsentwicklung aufweist, die sich in den letzten Jahren weiter akzentuiert hat. Darüber hinaus muss angemerkt werden, dass einerseits der Bahngüterverkehr in Italien von geringer Bedeutung ist und andererseits bereits seit vielen Jahren stagniert. Das durchschnittliche Wirtschaftswachstum Italiens liegt seit Jahren nur knapp über der Null-Linie, entsprechend schwach ist auch die Entwicklung des italienischen Außenhandels. Demgegenüber betreffen die EU-Bahnkorridore Brenner, Tauern und Semmering/Koralpe (mit den teuren Tunnelprojekten) fast ausschließlich den Transport von und nach Italien. Ist doch anzunehmen, dass die meisten Güter Italien als Zieldestination haben, da der italienische Seeverkehr für Österreich und andere europäische Länder weiterhin nur eine untergeordnete Bedeutung haben wird (siehe Koper). All das hätte beim milliardenschweren Ausbau der Bahnstrecken Richtung Süden berücksichtigt werden müssen und das nicht nur in Österreich, sondern auch bei der Strecke Lyon-Turin.

Dkfm. F. Fally

Schienenersatzverkehr über den Semmering legt geringe Passierzahlen offen

- Erste Zählung

Zur Durchführung umfangreicher Erhaltungsmaßnahmen erfolgte ab 11. September 2017 eine Totalsperre der Bahnstrecke über den Semmering. Davon betroffen sind 51 überregionale Zugverbindungen, 41 davon zählen zur Zugsgattung „Railjet“.

Laut ÖBB hat der Railjet eine Kapazität von 408 Sitzplätzenⁱ. Die in den Medien berichtete Absicht der ÖBB, die Railjet-Passagiere im Schienenersatzverkehr mit (mindestens) drei Bussen zu befördernⁱⁱ, hat zu Befürchtungen vor Engpässen und Chaos im Schienenersatzverkehr geführt: Drei durchschnittliche Reisebusse haben maximal 40 % der Kapazität eines Railjets.

Der Augenschein im Ausgangs- und Endpunkt des Schienenersatzverkehrs, durchgeführt in der ersten Woche der Totalsperre, bringt einerseits ein beruhigendes Ergebnis: Der Schienenersatzverkehr ist gut organisiert, von Engpässen und Chaos ist keine Rede. Im Regelfall stellt die ÖBB drei Busse zur Verfügung, überwiegend dreiachsige Busse mit erhöhter Passagierkapazität. Im Durchschnitt der Beobachtungen lag somit das Sitzplatzangebot in den Bussen bei rund 170 Plätzen, was rund 42 % der Kapazität eines Railjets entspricht.

Andererseits zeigt sich aber, dass offenbar die Auslastung der Züge auf der Semmeringstrecke außergewöhnlich schwach ist: Stichprobenartige Zählungen in der ersten Woche des Schienenersatzverkehrs haben nämlich eine durchschnittliche Passagierzahl pro Zug (bzw. pro Busgruppe auf der Strecke Wiener Neustadt – Mürzzuschlag) von rund 51 ergeben. Hochgerechnet ergibt sich daraus eine Zahl von 2.600 Passagieren pro Tag. Bezogen auf das normale Sitzplatzangebot im Railjet entspricht dies einer rechnerischen Auslastung von rund 12,5 %.

Die reale durchschnittliche Auslastung auf der Semmeringstrecke ist zu „normalen Zeiten“ aus drei Gründen wohl etwas höher: Erstens ist die zweite Septemberwoche keine starke Reiseweche, Spitzenwerte von starken Reisetagen heben den auf das Gesamtjahr bezogenen Durchschnittswert entsprechend an; zweitens schreckt der angekündigte Schienenersatzverkehr Passagiere ab, obgleich durch den Bustransport keine Verzögerung gegenüber dem normalen Fahrplan auftritt. Unter Berücksichtigung dieser Faktoren bestätigen die Zählungen in der ersten Woche des Schienenersatzverkehrs tendenziell die letzte Fahrgastzählung, die am Semmering von unabhängiger Seite durchgeführt worden ist: Im Jahr 2010 wurde eine durchschnittliche, tägliche Passagierzahl von rund 3.000 bis 3.500 ermittelt.

Der Beschluss zum Ausbau der Südbahn und zur Errichtung des Semmering-Basistunnel beruht auf etwa doppelt so hohen – und stark wachsenden – Passagierzahlen. Weder das Verkehrsministerium, noch der Rechnungshof (als Kontrollorgan des Parlaments) noch die Höchstgerichte (bei der Beurteilung der gesamtwirtschaftlichen Relevanz des Bahnausbaus) haben eine Initiative gesetzt, durch eine simple Zählung der Passagierzahlen eine sinnvolle Datenbasis zu schaffen.

In diesem Zusammenhang darf daran erinnert werden, dass im Jahr 2014 die renommierte deutsche Verkehrsberatung Vieregg-Rösslerⁱⁱⁱ dem Semmering-Basistunnel ein geradezu desaströses Kosten-Nutzen-Verhältnis von 0,22 bis 0,46 bescheinigt hat (d.h. die Kosten des Tunnels liegen beim zwei- bis fünffachen des Nutzens); diesem Wert lag ein Passagieraufkommen von rund 5.000 Fahrgästen pro Tag zugrunde. Bei einer erheblich geringeren Zahl an Fahrgästen, wie sie sich nun zu bestätigen scheint, wächst das Missverhältnis zwischen Kosten und Nutzen weiter an.

Dkfm. F. Franz Fally

ⁱ <http://www.oebb.at/de/leistungen-und-services/railjet>

ⁱⁱ <http://noe.orf.at/news/stories/2865141/>, <http://derstandard.at/2000063919797/Mit-dem-Bus-statt-der-Bahn-ueber-den-Semmering>, <http://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/5283212/OeBBSuedbahn-ueber-Semmering-gesperrt>

ⁱⁱⁱ VIAREGG - RÖSSLER GmbH: „Analyse der ‚Gesamtwirtschaftlichen Bewertung des Projekts Semmering-Basistunnel neu‘ und Erstellung einer neuen Nutzen-Kosten-Bewertung in Anlehnung an das Verfahren für den deutschen Bundesverkehrswegeplan 2015“, München 2014

FF/sj
Aktenvermerk
28.09.2017

Bahnpersonenverkehr Semmering/Verkehrszählung

- Zweite Zählung

Ergänzend zu dem Aktenvermerk vom 14.09. über die geringen Pasingierzahlen wurden nun weitere Zählungen an verschiedenen Tagen vorgenommen. Daraus ergibt sich pro Tag eine Gesamtzahl von 2.671 Personen und eine Durchschnittszahl pro Zug von 59.

Das heißt, verglichen mit der kürzlichen Zählung von 51 Personen pro Tag wird die Anzahl irgendwo zwischen 50 und 60 Fahrgästen pro Tag pro Zug liegen (Railjetauslastung zwischen 12 und 14%)!

In dem §31a Gutachten zum Semmering-Basistunnel neu aus dem Jahre 2008 stützte man sich auf einer täglichen Fahrgastanzahl von 6.860 im Jahre 2005, die sich bis zum Jahre 2025 um 90% auf 13.000 erhöhen sollten. Diese falschen Prognoseangaben haben sicherlich auch ihren Beitrag geleistet zu der völlig verfehlten Kosten-Nutzen-Ermittlung.

Obwohl 2014, also vor Baubeginn, bereits feststand, dass diese Prognosen falsch sind, wurden diese von den seinerzeitigen Gutachtern nochmals bestätigt, was letztlich auch zum Fehlurteil des Verwaltungsgerichtshofes beigetragen haben wird.

Dkfm. F. Fally

17.09.2017			Mürzzuschlag
D 730	Villach-Wien	19 10	77 P.
RJ 755	Wien-Graz	19 20	43 P.
RJ 756	Graz-Wien	19 31	131 P.

19.09.2017			
RJ 536	Villach-Wien	14 10	92 P.
RJ 73	Wien-Graz	14 20	50 P.
RJ 656	Graz-Flugh.	14 31	64 P.
D 737	Wien-Klgft.	14 45	62 P.
RJ 657	Wien-Graz	15 20	50 P.
RJ 370	Graz-Prag	15 31	63 P.
RJ 539	Wien-Villach	15 47	62 P.
RJ 538	Villach-Wien	16 10	52 P.
RJ 75	Wien-Graz	16 20	64 P.

21.09.2017			
RJ 530	Villach-Wien	08 10	48 P.
RJ 583	Wien-Graz	08 20	46 P.
RJ 554	Graz-Klgft	08 31	64 P.
EC 151	Wien-Ljubl.	09 20	46 P.
RJ 74	Graz-Prag	09 31	61 P.
RJ 533	Wien-Lienz	09 45	44 P.
RJ 532	Villach-Wien	10 10	52 P.
RJ 557	Wien-Graz	10 20	54 P.
RJ 558	Graz-Flugh.	10 31	44 P.
RJ 559	Wien-Graz	11 20	64 P.
RJ 76	Graz-Prag	11 31	49 P.
RJ 535	W. Knittelf.	11 45	78 P.
RJ 534	Villach-Wien	12 10	62 P.
RJ 71	Wien-Graz	12 20	64 P.
EC 158	Graz-Wien	12 31	41 P.
RJ 653	Wien-Graz	13 20	27 P.
RJ 78	Graz-Prag	13 31	41 P.
RJ 537	Wien-Villach	13 45	31 P.

25.09.2017			
RJ 538	Wien-Villach	16 20	54 P.
RJ 75	WIEN-Graz	16 28	89 P.
RJ 750	Graz-Flugh.	16 31	73 P.
EC 159	Wien-Zagreb	17 28	48 P.
RJ 372	Graz-Prag	17 35	84 P.
RJ 631	Wien-Villach	17 47	69 P.
RJ 630	Villach-Wien	18 15	93 P.
RJ 77	WIEN-Graz	18 28	54 P.
RJ 754	Graz-Flugh.	18 35	60 P.
RJ 755	WIEN-Graz	19 28	53 P.
RJ 756	Graz-Wien	19 35	48 P.
RJ 633	Wien-Villach	19 47	72 P.
RJ 632	Villach-Wien	20 19	90 P.
RJ 79	WIEN-Graz	20 28	31 P.
EC 150	Graz-Wien	20 35	27 P.

2671
 0 59

Dkfm. F. Fally

Gesellschaft m.b.H.

INDUSTRIEVERTRETUNGEN • PAPIER UND PAPIERROHSTOFFE
ANTON-BAUMGARTNER STRASSE 44/A1-264, A-1230 WIEN • AUSTRIA

Einschreiben

Österreichischer Rechnungshof

Präsidentin Frau Dr. Margit Kraker

Dampfschiffstraße 2

1030 Wien

Wien, 30.07.2018

Erhebliche Diskrepanzen bei der Statistik des österreichischen Schienengüterverkehrs

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

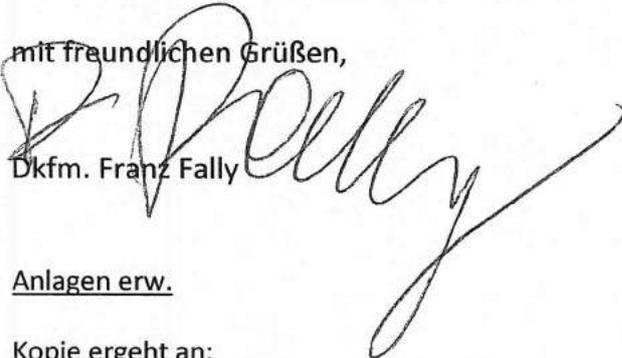
Sie haben wiederholt die Bevölkerung um Anregungen für Rechnungshofprüfungen ersucht. Ich greife hiermit diese Aufforderung auf und rege an, den Güterverkehr des österreichischen Schienennetzes (ÖBB und EVU) einer Überprüfung zu unterziehen.

Wie Sie beiliegendem Aktenvermerk entnehmen können, scheint es bei dessen Erfassungen zu erheblichen Doppelzählungen gekommen zu sein, die auch für den österreichischen Rechnungshof äußerst relevant sind, da die milliardenschweren Ausbaupläne der Bahn auf möglicherweise erheblich überhöhten Verkehrszahlen beruhen.

Für diesbezügliche Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung und verbleibe

mit freundlichen Grüßen,

Dkfm. Franz Fally



Anlagen erw.

Kopie ergeht an:

- Statistik Austria
- Eurostat
- Europäischer Rechnungshof

Firmensitz: Wien • Firmenbuchnummer: FN 97292b • Handelsgericht: Wien

TELEFON: (43) 1-667 71 51 • TELEFAX: (43) 1-667 71 516 • E-MAIL: fally.paper@aon.at

BANKVERBINDUNG: ERSTE BANK AG WIEN, KONTO 300010-40701, BLZ: 20111

BIC: GIBAATWW • IBAN: AT07 2011130001040701 • UID-NR.: ATU14845006

7

AV
FF/sj
25.07.2018

Erhebliche Diskrepanzen bei der Statistik des österreichischen Schienengüterverkehrs

Im Jahre 2012 analysierte der Rechnungshof das Güterverkehrsaufkommen für Straße, Schiene und Wasser auf den österreichischen Hauptverkehrsachsen (Basis 2009).

In der nachfolgenden Tabelle werden die entsprechenden Zahlen für die Schiene laut Rechnungshof (BUND 2012/5) dargestellt und mit den Angaben laut Alpinfo (die jährlich die Verkehrsentwicklung an den Alpenübergängen publiziert) verglichen bzw. ergänzt:

Verkehrsachsen	lt. Rechnungshof	lt. Alpinfo
Donauachse	20,1 Mio. Tonnen	nicht ausgewiesen
Semmering	9,2 Mio. Tonnen	9,3 Mio. Tonnen
Tauern	9,2 Mio. Tonnen	5,9 Mio. Tonnen
Brenner	14,0 Mio. Tonnen	13,1 Mio. Tonnen
Schoberpass	nicht ausgewiesen	4,3 Mio. Tonnen

Ergänzt man nun die Rechnungshofdaten um den Schoberpass bzw. die Alpinfodaten um die Donauachse, ergibt sich ein Transportvolumen auf den österreichischen Hauptachsen von 52,7 bis 56,8 Mio. Tonnen. Wenn man den höheren der beiden Werte mit dem Anstieg der Brutto-Tonnenkilometer im gesamten österreichischen Schienennetz (lt. ÖBB-Bilanz) indexiert, lässt sich für das Jahr 2017 ein Transportvolumen auf den Hauptachsen von rund 67,4 Mio. Tonnen ermitteln.

Laut Statistik Austria liegt das Transportvolumen im gesamten österreichischen Schienennetz im Jahr 2017 bei 107,6 Mio. Tonnen. Daraus ergibt sich, dass rund 40,2 Mio. Tonnen weder über die Alpenübergänge noch auf der Donauachse transportiert worden sind. Dies ist nun angesichts der Verkehrsströme völlig unrealistisch, weil die Transporte auf den „Nebenstrecken“ fast zur Gänze im Verkehr der Hauptachsen erfasst werden, und passt auch nicht mit den von Eurostat publizierten Zugzahlen zusammen. In Zusammenhang mit den Zugsbewegungen laut Eurostat sei erwähnt, dass sich beim grenzüberschreitenden Verkehr bei den Zahlen für 2015 eine Differenz zu den Angaben der Statistik Austria von rund 11 Mio. Tonnen ergeben.

Aufgrund der angeführten Fakten scheint das Verkehrsaufkommen insgesamt deutlich überhöht ausgewiesen zu sein, sehr wahrscheinlich aufgrund von Doppelzählungen. Das Ausmaß dieser Doppelzählungen kann ein Volumen von 20 bis 30 Mio. Tonnen erreichen. Sehr bedauerlich, dass bislang die statistischen Unstimmigkeiten nicht aufgefallen sind bzw. die Daten nicht ausreichend auf Plausibilität geprüft worden sind.

Dkfm. F. Fally

Bericht des Rechnungshofes

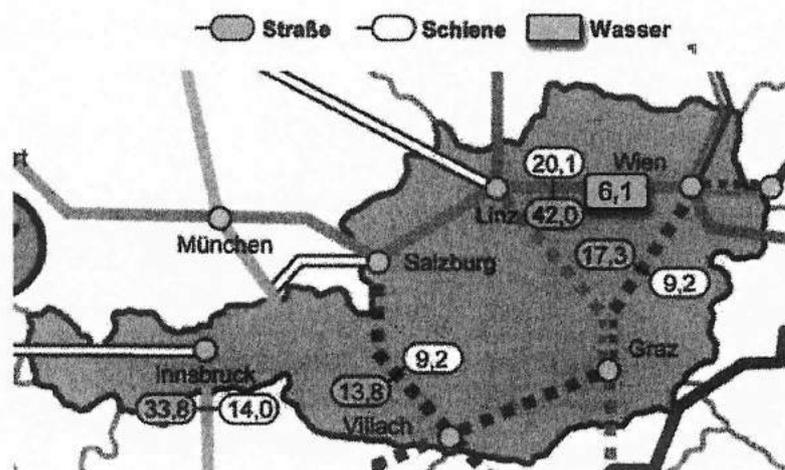
Nachhaltiger Güterverkehr – Intermodale Vernetzung

**Güterverkehr in Österreich: Modal Split
zwischen Schiene, Straße und Wasserstraße**

In Österreich wurden im Jahr 2009 (laut der nationalen Statistik des BMVIT) rund zwei Drittel der Verkehrsleistung im Güterverkehr auf der Straße erbracht, rd. 29 % der Verkehrsleistung im Güterverkehr erfolgte auf der Schiene und 4 % auf der Wasserstraße.

Das höchste Güterverkehrsaufkommen bestand in Österreich auf folgenden Hauptverkehrsachsen:

**Abbildung 2: Güterverkehrsaufkommen auf den österreichischen Hauptverkehrsachsen:
Anteile Straße/Schiene/Wasserstraße**



Quellen: BMVIT, via donau, RH

Die Korridore mit dem größten Güterverkehrsaufkommen in Österreich waren:

- die Donauachse mit rd. 68 Mill. t Transportvolumen pro Jahr (davon Schiene: 29 %, Straße: 62 %, Wasserstraße: 9 %)
- die Brennerachse mit rd. 48 Mill. t Transportvolumen pro Jahr (davon Schiene: 29 %, Straße: 71 %)
- die Südachse mit rd. 27 Mill. t Transportvolumen pro Jahr (davon Schiene: 35 %, Straße: 65 %) und
- die Tauernachse mit rd. 23 Mill. t Transportvolumen pro Jahr (davon Schiene: 40 %, Straße: 60 %).

Eurostat: Zugbewegungen auf dem Schienennetzwerk Österreich, 2015 - Eine ernüchternde Bilanz

Utl.: Endlich klarer Beweis für falsche Mega-Investitionsentscheidungen bei unserer Bahn dargestellt am Projekt Semmering-Basistunnel

Gemäß der Schlussempfehlung einer PROGNOSE-Studie wurde 1993 endgültig der Bau beschlossen. Wie es damals hieß, würde „die Ghega-Bahn im Angebotsszenario 0“ (d. h. die Beibehaltung der Bergstrecke) noch Kapazitätsreserven im Jahre 2000 aufweisen („im Jahre 2010 gerade ausgelastet“ sein). Bei der Berechnung künftiger Zugzahlen (Prognosen) ging man 1993 von den Verkehrszahlen 1991 aus, das waren:

ca. 50 Fernzüge,
ca. 35 Regionalzüge, damals noch von Gloggnitz bis Mürzzuschlag,
ca. 90 Güterzüge und sonstige Züge.

Ca. 175 Züge

Weiters wurde bei den Prognosen für das 0-Szenario (Beibehaltung der Bergstrecke) für die Güterzüge und sonstige Züge für das Jahr 2000 mit durchschnittlich 110 Zügen und für das Jahr 2010 mit 140 gerechnet.

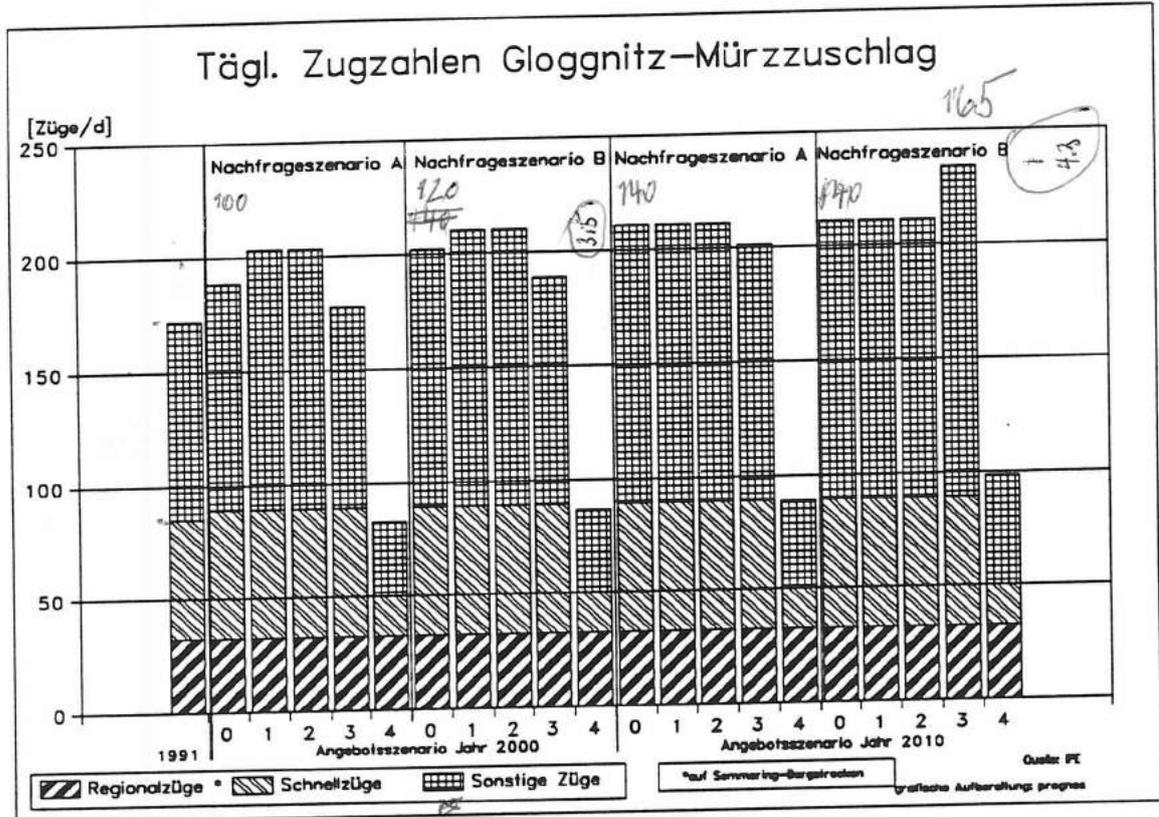
Wie nun aus der neuen Eurostat- Statistik für das Jahr 2015 errechnet werden kann, fahren heute durchschnittlich über dem Semmering nur noch 81 Güterzüge und sonstige Züge pro Tag und rund 50 Fernzüge (Auslastung ca. 15%). Dazu kommen noch rund 16 bis 28 Regionalzüge (Auslastung ebenfalls sehr gering) aber nur mehr bis zum Bahnhof Semmering. Das heißt, genaugenommen fahren heute mit rund 153 Zügen insgesamt sogar weniger Züge über die Semmeringstrecke als noch vor 27 Jahren. Was die Güterzüge anlangt, so muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass deren Zuggewicht durch verschiedene Maßnahmen in den letzten Jahrzehnten erheblich angehoben werden konnte (früher lag die durchschnittliche Beladung bei durchschnittlich 350 Tonnen und heute 500 Tonnen, dadurch konnte auch die Anzahl der Leerzüge wesentlich reduziert werden).

Schlussfolgerung: Es zeigt sich immer klarer, dass von den Betreibern dieser Großprojekte überhöhte Verkehrssteigerungen (Prognosen) dazu verwendet wurden, um deren Sinnhaftigkeit zu begründen. Dabei wurden bewusst alle konkreten Warnungen ignoriert als schon längst absehbar war, dass derartige Investitionen in ein riesiges Finanzdebakel enden werden. Aber das

nachzuweisen wird wohl erst die Aufgabe eines künftigen parlamentarischen Untersuchungsausschusses sein.

Dkfm. F. Fally

Abbildung 4-5: Tägliche Zugzahlen Gloggnitz-Mürzzuschlag*



* Die Regionalzüge verbleiben auf den Semmering-Bergstrecken.

AV
FF/sj
18.07.2018

Milliardeninvestitionen auf Basis von Phantasiezahlen

Utl.: Eurostat-Statistiken beweisen erneut die Sinnlosigkeit großer Bahn-Investitionen am Beispiel des Semmering Basis-Tunnel

Vor exakt 25 Jahren, im August 1993, hat die Consultingfirma Prognos in einer vom österreichischen Verkehrsministerium beauftragten Studie dem Semmering Basis-Tunnel die „volks- und betriebswirtschaftliche Sinnhaftigkeit“ bestätigt, worauf der damalige Verkehrsminister Viktor Klima grünes Licht für den Bau gegeben hat.

Der Studie zugrundegelegt sind die Verkehrszahlen von 1991 mit täglich rund 175 Zügen, davon ca. 50 Fernzüge, ca. 35 Regionalzüge und ca. 90 Güterzüge (einschließlich sonstiger Züge). Erwartet wurde eine deutliche Steigerung der Zuganzahl, sodass zwischen dem Jahr 2000 und allerspätestens 2010 die Kapazitäten der Bergstrecke erschöpft sein werden und die Bahn Transporte aus Kapazitätsgründen ablehnen wird müssen. Diese (angeblich drohende) Kapazitätslücke war ein wesentliches politisches Argument für den Baubeschluss.

Bereits damals wurden die Berechnungen in Zweifel gezogen und dies fünf Jahre später in der Publikation „Semmering Basis-Tunnel. Das Schwarz-auf-Weißbuch“ auch umfassend dokumentiert.

Die neuesten Zahlen von Eurostat liefern wieder einmal den Beweis, dass die gesamten Entscheidungsgrundlagen für den Bau des Semmering Basis-Tunnel verfehlt sind: Laut Eurostat fahren im Jahr 2015 – rund zehn Jahre, nachdem die Strecke über den Semmering unwiderruflich an ihre Kapazitätsgrenzen hätte stoßen sollen - weniger Züge über den Semmering als im Jahr 1991.

Die Zahl der Fernzüge liegt unverändert bei etwa 50 (bei einer katastrophal schlechten Auslastung von rund 15 %, wie unabhängige Erhebungen im Herbst 2017 ergeben haben); die Zahl der Güterzüge (einschließlich sonstiger Züge) hat sich um zehn Prozent vermindert (bei einer allerdings höheren Tonnage, dank entsprechender technischer Verbesserungen); und die Zahl der – ebenfalls sehr gering ausgelasteten - Regionalzüge hat sich auf 16 bis 28 vermindert (wobei überwiegend nur noch ein Teil der Strecke befahren wird).

So wie vor den Verkehrsprognosen in der Prognos-Studie haben Fachleute auch vor den neueren Verkehrsprognosen gewarnt und darauf verwiesen, dass die aktuelle Verkehrsentwicklung erheblich hinter der prognostizierten Entwicklung zurück bleibt. Wie schon in den 1990er Jahren werden auch heute die Warnungen ignoriert. Der Weg in eine gigantische Fehlinvestition ist damit vorgezeichnet.

Welchen Interessensgruppen es gelungen ist, gegen so klare Fakten das Tunnelprojekt durchzusetzen, und welche Motive die willigen Vollstrecker in der Politik angetrieben haben, wird wohl mit atemloser Betroffenheit ein parlamentarischer Untersuchungsausschuss in etlichen Jahren zu klären versuchen; den finanziellen Scherbenhaufen werden jedenfalls die Steuerzahler wegräumen müssen.

Dkfm. F. Fally

Schienengüterverkehr: Schönfärberei mit Statistik

Jedes Jahr werden im Laufe des zweiten Quartals von der Statistik Austria die Daten über die am österreichischen Schienennetz transportierten Gütermengen veröffentlicht. Eine einfache Sache, sollte man meinen: Immerhin laufen in der Hand der ÖBB als größtem Güterverkehrsanbieter (RCA) und als Herrin über das Schienennetz (ÖBB Infrastruktur) alle wesentlichen Informationen zusammen und können dann von der (staatlichen) Bahngesellschaft rasch an die (staatliche) Statistikbehörde weiter gegeben werden.

Die am 30. Mai 2018 veröffentlichten Zahlen für das Jahr 2017 enthalten aber eine Überraschung: Die Werte betreffend das Transportvolumen für das vorangegangene Jahr 2016 wurden nachträglich von 99,8 auf 102,8 Mio. Tonnen erhöht. Als Erklärung dafür heißt es in der Presse-Aussendung der Statistik Austria: „Die Daten betreffend das Berichtsjahr 2016 wurden revidiert. Veränderungsdaten von 2015 auf 2016 werden nicht ausgewiesen, weil die gegenwärtig vorhandenen Daten des Berichtsjahres 2015 voraussichtlich ebenfalls zu revidieren sein werden.“ Revisionen sind zwar in der Statistik immer wieder notwendig, in diesem Fall aber unerklärlich: Die ÖBB Infrastruktur müsste über diese Daten gleichsam auf Knopfdruck verfügen, und zwar über verlässliche und langjährig vergleichbare Daten.

Nicht leicht erklärbar ist im Übrigen auch, dass die Statistik Austria für das Jahr 2017 eine Steigerung des Transportaufkommens auf der Schiene von 4,6 % gegenüber 2016 ausweist. Deutschland, Österreichs größter Handelspartner, hat hingegen einen deutlichen Rückgang des Schienengüterverkehrs von 4,1% zu verzeichnen. Die ÖBB Infrastruktur meldet in ihrem Geschäftsbericht für 2017 ein Stagnieren der Zugkilometer im Güterverkehr im österreichischen Schienennetz!

Wer an verlässlichen Daten interessiert ist, stößt leider auch bei Eurostat auf Widersprüche. Jahrelang wurde von Eurostat eine EU-Statistik veröffentlicht (siehe Beilage 2005-2016), die als maßgebende Unterlage für den Schienenverkehr galt. Im Jahr 2018 wurde von Eurostat eine revidierte Statistik herausgebracht (siehe Beilage 2008-2017), die für viele im Eisenbahnverkehr gewichtige Länder (Deutschland, Niederlande, Großbritannien, Tschechien, Ungarn) zu den bisherigen Statistiken unveränderte Zahlen ausweist, für einige andere Länder - **insbesondere für Österreich** - die Zahlen der Vergangenheit aber **völlig anders darstellt** (und für eine wachsende Zahl an Ländern, beispielsweise auch Italien, aus Vertraulichkeitsgründen (?) überhaupt keine Zahlen mehr ausweist).

Dank der „neuen“ Zahlen erzielt Österreich eine bemerkenswerte Zunahme (Rekordzahlen) im Schienengüterverkehr (in Tonnen) und übertrifft hinsichtlich der Verkehrsentwicklung 2009/17 mit einer Steigerung von rund 35% nunmehr Deutschland (+12%), die Niederlande (+25%) und vor allem auch die Schweiz (+5%)!

Bei den Tonnenkilometern (TKM) wird für Österreich in der revidierten Statistik gegenüber 2009 sogar eine Steigerung für das Jahr 2017 von 45% ausgewiesen gegenüber der Schweiz von 12%!

Nach den unerklärlichen Datenrevisionen in Bezug auf den alpenquerenden Güterverkehr in Österreich (siehe unseren Aktenvermerk vom 3. Mai 2018) werden hier nun wieder an den Verkehrsstatistiken nachträglich Veränderungen durchgeführt, **ohne dafür plausible Erklärungen zu liefern**. Offenbar soll mithilfe statistischer Zahlenspielerereien erreicht werden, was die Verkehrspolitik in der Realität nicht schafft: Den Stellenwert der Bahn im Gütertransport zu stärken beziehungsweise Erfolge bei der Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu erzielen.

Angesichts der zweifellos in der ÖBB (und damit auch für das BMVIT) leicht verfügbaren Daten, die aber für Außenstehende nicht einsehbar und überprüfbar sind, ist einer entsprechenden politischen Schönfärberei Tür und Tor geöffnet; dies wird dadurch erleichtert, dass die amtliche Statistik eine umfassende Prüfung der Daten auf Plausibilität – bedauerlicher Weise - nicht zu ihren Aufgaben zählt.

Dkfm. F. Fally

Alpenquerender Güterverkehr in Österreich

Die Europäische Kommission (DG MOVE) und das Schweizer Verkehrsministerium führen aufgrund einer Vereinbarung aus dem Jahr 1999 regelmäßig Untersuchungen über den alpenquerenden Güterverkehr durch. Der Bericht über das Jahr 2015 („Observation et analyse des flux de transports de marchandises transalpins“, Rapport annuel 2015) nennt für Österreich ein Transportvolumen von 37,3 Millionen Tonnen auf der Schiene und 82,9 Millionen Tonnen auf der Straße. Fast zeitgleich erschienen ist die turnusmäßige Erhebung zum alpenquerenden Güterverkehr („CAFT“ - Cross Alpine Freight Transport), beauftragt durch das österreichische BMVIT. Darin werden deutlich abweichende Zahlen genannt, nämlich ein Transportvolumen von 41,4 Millionen Tonnen auf der Schiene und 90,2 Millionen Tonnen auf der Straße. Diese Werte wurden mittlerweile auch von der Europäischen Kommission (DG MOVE) und dem Schweizer Verkehrsministerium publiziert („Summary of CAFT-Surveys 2014/15“).

Die Differenzen zwischen den Zahlen sind erheblich: Beim Straßentransport liegt die Unterschied bei 8,8 %, beim Schienentransport bei 11,0 %.

Aufgrund der Erhebungsmethode im Straßenverkehr, die auf einem relativ kleinen Interviewsample beruht, ist die Abweichung erklärbar. Angesichts der politischen Brisanz des Gütertransports auf der Straße ist allerdings nicht erklärbar, warum man seitens des BMVIT nicht um eine bessere Datenqualität bemüht ist und die EU Kommission in ihren Empfehlungen für künftige CAFT-Surveys auf eine Erhöhung der Zahl der Interviews drängen muss.

Im Bereich des Gütertransports auf der Schiene ist die Abweichung völlig unerklärlich, denn die Daten stammen in beiden Untersuchungen von der ÖBB, die über eine zweifelsfreie Datenbasis hinsichtlich der Transportvolumina verfügen müsste: Und zwar einerseits als bei weitem größter Anbieter im Schienengüterverkehr in Österreich, und andererseits (über die ÖBB Infrastruktur) als Eigentümer der Schienenwege.

In einer gemeinsamen Initiative der Alpenländer wird weiters seit vielen Jahren die „Alpinfo“ herausgegeben, die jährlich die Hauptresultate zum alpenquerenden Güterverkehr publiziert. Bedauerlicher Weise liegen die Zahlen für 2015 noch immer nicht vor. Die detailreichen Übersichten aus dem Jahr 2014 erlauben aber einen Vergleich mit der österreichischen CAFT-Erhebung 2015. Dabei zeigt sich, dass die höheren Tonnagen im alpenquerenden Schienengüterverkehr ausschließlich auf Steigerungen der Zahlen im Transitverkehr beruht, der am Brennen nunmehr mit 13,2 Millionen Tonnen (+ 15 %), am Tauern mit 5,6 Millionen Tonnen (+ 93 %) und am Semmering mit 4,8 Millionen Tonnen (+ 37 %) ausgewiesen wird. Diese Zuwächse innerhalb eines Jahres (insbesondere mit den Prozentzahlen des Tauern und des Semmering) sind an sich schon völlig unplausibel; wenn man noch dazu in Betracht zieht, dass – laut Statistik Austria – der gesamte Schienenverkehr in Österreich im Vergleich der Jahre 2014/15 sogar leicht rückläufig war, sind die Steigerungsraten faktisch unmöglich.

Ein Rückblick auf die Statistiken seit 1999 zeigt zudem, dass sich sowohl der alpenquerende Güterverkehr auf der Schiene insgesamt, als auch der alpenquerende Transitverkehr auf der Schiene, immer innerhalb einer relativ engen Schwankungsbreite entwickelt hat. Angesichts der unveränderten Datenbasis – nämlich der Verkehrsdaten der ÖBB – ist der klare statistische Bruch 2014/2015 nicht nachvollziehbar.

Nicht nachvollziehen konnten diesen Bruch auch die Experten von Sigmaphan, die sowohl an der Ausarbeitung des „Observation et analyse des flux de transports de marchandises transalpins“ (Rapport annuel 2015) als auch bei CAFT 15 mitwirkten. Sie haben – wie mir berichtet wurde - beim

BMVIT nachgefragt und um eine Erklärung der Differenzen ersucht. Die Antwort des BMVIT sei höchst einsilbig ausgefallen: Ab jetzt gilt die neue Statistik!

Für den langjährigen Beobachter ergibt sich aus alldem folgendes Bild: Die Verkehrsprognosen, die nicht zuletzt zur Begründung der überzogenen Ausbaupläne der Bahn verwendet wurden, haben allesamt eine Bruchlandung erlitten und sich als weit überhöht herausgestellt. Nun soll offenbar mithilfe fragwürdiger Statistik ein Rest an Glaubwürdigkeit der Prognosen gerettet werden. Dabei werden aber nicht die Prognosen gerettet, sondern auch noch die Glaubwürdigkeit der Statistiken zerstört. Auffallend ist, dass in den Statistiken nur jene von „Alpinfo“ die Zahlen vom wichtigen Alpenübergang Tarvis (Baltisch-Adriatische Achse) bis 2014 anführen. Seit 2015 gibt es für Tarvis bis jetzt daher keine validen, aktuellen Zahlen. Auch das ist höchst seltsam.

Auf den Hinweis, dass seine Theorie nicht mit der Wirklichkeit übereinstimme, soll der Philosoph Georg Wilhelm Friedrich Hegel geantwortet haben: „Umso schlimmer für die Wirklichkeit.“ Offenbar arbeitet Hegel im österreichischen Verkehrsministerium.

Dkfm. F. Fally

Verkehrsentwicklung Schiene seit 1999 in Millionen Tonnen:

Jahr	Gesamt	Gesamt Transit	Semmering
1999	27,9	12,7	2,9
2000	31,7	12,0	2,7
2001			
2002			
2003			
2004	33,3	15,2	2,6
2005	34,0	14,2	2,3
2006	34,7	15,3	2,8
2007	37,0	18,8	2,8
2008	37,1	18,8	2,3
2009	32,8	17,2	2,3
2010	38,1	19,7	2,5
2011	37,1	19,5	2,9
2012	35,4	17,8	2,7
2013	36,3	18,5	3,0
2014	36,8	18,5	3,5
2015	37,3**/41,4*	24,2*	4,75*

Quellen: ALPINFO v. 1999 - 2014

* CAFT 15 (2015)

** SIGMAPLAN et alt. vom Juli 2017

22.10.2014
Aktenvermerk
FF/sj

Alpenquerender Güterverkehr / Transitverkehr

Die zuletzt verfügbaren Daten aus dem Schweizer Bundesamt für Verkehr für die Länder Frankreich, Schweiz und Österreich liegen für das Jahr 2012 vor. Eine Auswertung dieser Daten zeigt einige interessante Merkmale bezüglich des Schienenverkehrs:

- Über die zwei Nord-Süd Hauptbahnen in der Schweiz (Simplon und Gotthard) wurden im Jahre 2012 23,7 Millionen Tonnen befördert.
- Über die dreieinhalb Hauptbahnen Nord-Süd in Österreich (Brenner, Tauern, Semmering und Schoberpass - Letzterer auf der Pyhrnstrecke nur ingleisig) wurden im gleichen Zeitraum hingegen 35,4 Millionen Tonnen befördert.

Wenn man bedenkt, dass jede Hauptbahn in der Lage ist, mindestens 15 - 20 Millionen Tonnen zu bewältigen, dann zeigt sich daraus, welche enormen Kapazitätsreserven in den österreichischen Nord-Süd-Verbindungen liegen.

Was den Transitverkehr anlangt, so beträgt dessen Anteil auf der Schiene in Österreich 17,8 Millionen Tonnen und in der Schweiz 20,4 Millionen Tonnen. Allein über den Brenner gehen davon 10,7 Millionen Tonnen und nur 2,7 Millionen Tonnen (mit 25% ist der Transitanteil am Semmering sehr bescheiden, insbesondere wenn man in diesem Zusammenhang von einem transnationalen Korridor spricht). Das Potential für eine Ausweitung des Transitverkehrs von und nach Italien dürfte auf Grund des rückläufigen Bahngüterverkehrs in Italien nicht groß sein.

Dkfm. Franz Fally

EU-Hochgeschwindigkeitsschienennetz: ineffizienter Flickenteppich ohne langfristigen Plan

Der EU Rechnungshof (European Court of Auditors, ECA) hat im Juni 2018 einen Bericht unter dem Titel „A European high-speed rail network: not a reality but an ineffective patchwork“ vorgelegt (Special Report 2018/No 19). Die Kernaussage dieses Berichts lautet, dass der Ausbau des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes der Bahn auf keiner fundierten Analyse beruht, aller Voraussicht nach nicht (vollständig) umgesetzt werden wird und keiner gesamteuropäischen Strategie folgt. Mit dem vorgelegten Bericht und dem darin enthaltenen, vernichtenden Urteil unterstützt der EU-Rechnungshof jene kritischen Stimmen, die seit Jahren vor den Folgen – vor allem den finanziellen Folgen – eines überdimensionierten und selbstzweckhaften Bahnausbaus warnen.

Der Bericht des EU Rechnungshofes konzentriert sich auf insgesamt zehn Hochgeschwindigkeitsstrecken und vier grenzüberschreitende Verbindungen, darunter die Strecke München-Verona über den Brenner. Der größere Teil der betrachteten Verbindungen wurde in den Jahren seit 2009 fertiggestellt.

Bemerkenswert ist, dass der EU Rechnungshof seine Untersuchung auf das „high-speed rail network“ bezieht und nicht generell auf die Bahnachsen der Transeuropäischen Netze (TEN-T). Dieser Akzentverschiebung liegt wohl höhere EU-Diplomatie zugrunde, da man so auf eine noch grundlegendere Kritik an der Entstehung und Festlegung des TEN-T verzichten konnte. Die Hauptzielrichtung der TEN-T, nämlich die Schaffung von Güterverkehrskorridoren zur Stärkung des europäischen Binnenmarktes, bleibt somit im Bericht unterbeleuchtet. Damit fehlt auch eine Analyse wichtiger Fragen zur Netzkonzeption, etwa (um ein für Österreich wichtiges und teures Beispiel zu nennen) wieso die EU die parallelen Korridore „Baltisch-Adriatische Achse“ und „Amber“ vorsieht. Nur am Rande behandelt wird der Aspekt, dass die Schaffung von Hochgeschwindigkeitsstrecken den Gütertransport verdrängt (wie man beispielsweise in Frankreich beobachten kann) und damit den verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen der EU geradezu entgegen arbeitet.

Somit wird beispielsweise im EU Rechnungshofbericht die Strecke München-Verona über den Brenner vorrangig unter dem Aspekt der Zeitersparnis beim Reiseverkehr betrachtet, wogegen die Bedeutung dieser Strecke weit überwiegend beim Güterverkehr liegt. Unter dem Gesichtspunkt einer Verlagerung von Gütern auf die Schiene wird einerseits der Ausbau zur Hochgeschwindigkeitsstrecke (mit dem Brenner-Basistunnel) noch unsinniger, andererseits die Zurückhaltung von deutscher Seite beim Ausbau der Zulaufstrecken umso verständlicher: Immerhin betragen die Kapazitätsreserven auf der gegenwärtigen Bergstrecke über den Brenner und auch auf den deutschen Zulaufstrecken mehr als 100% und jeder verantwortliche Politiker muss sich die Frage stellen, ob daher die Milliarden für den Ausbau auch bedarfsgerecht eingesetzt werden.

Bemerkenswert ist, dass der EU Rechnungshof zwar mit deutlichen Worten Aussage kräftige Kosten-Nutzen Analysen für die Projekte einfordert, gleichzeitig aber das – für die Feststellung des Nutzens enorm wichtige – Thema der Verkehrsprognosen kaum beachtet. Die Vermutung, dass Fracht und Passagiere gleichsam von selbst auf die Schiene finden, wenn sie nur ausgebaut wird, ist grundfalsch: Der Fernreisebus und das Flugzeug haben die Karten im Personenfernverkehr neu gemischt und lassen der Bahn wenig Spielraum; gleichzeitig verändern sich die Warenströme und der Gütermix im europäischen Gütertransport und führen zu einem ständigen Absinken der Anteile des Schienenverkehrs. Somit verwundert nicht, wenn Deutschland sich punkto Investitionen oft mehr Zeit als Österreich lässt, weil man die Verkehrsentwicklung genauer beobachten will. Eilig mit den

Bauten haben es in der Regel nur die Baulobby oder Politiker, die der Bevölkerung mit teuren Bauprojekten vortäuschen wollen, ihre Verkehrsprobleme zu lösen.

In vielen Teilen des Berichts wird bestätigt, dass der Bahnausbau ohne Strategie erfolgt. Zuwenig wird dabei aber hausgearbeitet, dass dies eine nahezu zwangsläufige Folge einer die Verantwortungslosigkeit fördernden Struktur ist, bei der die Mitgliedstaaten auf Bauvorgaben der EU (entlang der TEN-T) verweisen und die EU-Kommission konsequent (auch schon in Stellungnahmen bei früheren Rechnungshofberichten) die Verantwortung über die Investitionsentscheidungen voll und ganz auf die Nationalstaaten abwälzt.

Formal hat die EU-Kommission wohl recht, aber gleichzeitig macht sie Vorgaben, bis wann bestimmte Projekte umzusetzen sind. Sie hilft damit jenen Akteuren, die aus kurzfristigen finanziellen oder politischen Gründen den Ausbau vortreiben wollen, indem sie auf die EU verweisen können. Sinnlose Achsen werden geboren und – einer angeblichen Pflicht folgend – um viel Geld ausgebaut: Leider hat der EU Rechnungshof es unterlassen, die Tunnelprojekte der Baltisch-Adriatischen Achse und der Achse Lyon-Turin zu untersuchen, hier wäre er wohl auf die größten Geldverschwendungen gestoßen. Reichlich spät, nämlich erst im Jahr 2014, hat die EU-Kommission einen Fahrplan für eine allgemeine Kosten-Nutzen Analyse für Investitionsprojekte erstellen lassen, nachdem die wesentlichen Entscheidungen bereits mit der Festlegung der TEN-T Korridore im Jahr 2013 bereits getroffen worden waren.

Länder wie Österreich betrachten „wesentliche unionsrechtliche Vorgaben ... als Verpflichtung, diese in ihren Gesamtverkehrsplan (2012) einfließen zu lassen“, wie aus dem fast zeitgleich zum ECA-Bericht erschienenen österreichischen Rechnungshofbericht BUND 2018/33 hervorgeht. Der österreichische Rechnungshof selbst empfiehlt die Aufnahme der EU-Vorgaben in den Rahmenplan, damit „bis 2030 das Kernnetz den EU TEN-V Leitlinien entspricht“. Nicht einmal der österreichische Rechnungshof verlangte mit Nachdruck eine gründliche Kosten-Nutzen Analyse für die einzelnen Projekte. Er begnügte sich mit einem kritischen Hinweis auf die hohen langfristigen Zahlungsverpflichtungen von 59 Mrd. Euro.

Gleichzeitig übt aber der österreichische Rechnungshof doch auch Kritik: Der Bahnausbau in Österreich stützt sich immer noch auf die Angaben laut „Zielnetz 2025+“, dessen Prognosen schon seit Jahren nicht mehr stimmen. Laut Regierungsprogramm 2013 - 2018 sollte der Rahmenplan einer neuen Evaluierung unterzogen werden, doch weder das BMVIT noch die ÖBB Infrastruktur setzten diese Evaluierung durch: Sie haben einfach das Bauprogramm fortgesetzt.

Die Reaktion der EU-Kommission auf den Bericht des EU-Rechnungshofes lässt wenig Hoffnung auf eine Wende in der europäischen Politik. Die Kommission hält an der TEN-T- Umsetzung fest und will ihre diesbezüglichen Vorstellungen europaweit durchsetzen. Durch die Zuschüsse aus dem EU-Budget soll insbesondere verhindert werden, dass bei den grenzüberschreitenden Verbindungen Engpässe entstehen. Auch hier zeigt sich wieder, dass transeuropäische Verbindungen und Hochgeschwindigkeitsnetze sowie Güter- und Personenverkehr völlig unzulänglicher Weise vermischt werden: Die (wenigen) Erfolge durch Hochgeschwindigkeit wurden im Wesentlichen innerhalb der Nationalstaaten erzielt, da der grenzüberschreitende Personenfernverkehr aus naheliegenden Gründen eine weit geringere Bedeutung hat als der inländische Fernverkehr. Ein Beispiel: Von dem gesamten deutschen Fernverkehr entfallen lediglich 13% auf den Verkehr mit dem Ausland.

Die EU-Kommission scheint unerschütterlich im Glauben, dass durch teure Netzausbauten im Hochgeschwindigkeitsbereich der Eisenbahn eine rosige Zukunft verschafft werden kann. Dabei zeigt sich immer deutlicher, dass dies ein Irrweg ist, der den Steuerzahlern in Form wachsender Staatszuschüsse zum Bahnbereich auf den Kopf fällt. Dies trifft auf viele Länder zu, aber insbesondere auf Österreich, wo gut organisierte Interessen der Bauindustrie den selbstzweckhaften Ausbau (insbesondere durch Tunnelbauten) besonders erfolgreich forcieren konnten.

Die Presse

URSCHITZ MEINT

Die irre Welt der europäischen Eisenbahnpolitik Milliarden fließen in einen ineffizienten Fleckerlteppich.



Josef Urschitz 27.06.2018 um 18:35

Das transeuropäische EU-Eisenbahnnetz ist ein „ineffizienter Flickenteppich ohne realistischen langfristigen Plan“. Diese Aussage ist kein fieser Angriff der Frächterlobby, sondern der Titel der Presseaussendung des Europäischen Rechnungshofs zur Prüfung des EU-Hochgeschwindigkeitsschienennetzes.

Die EU-Prüfer sind zu Recht aufgebracht: Immerhin hat die Gemeinschaft seit dem Jahr 2000 23,7 Mrd. Euro für die Kofinanzierung von Eisenbahnstrecken aufgebracht (die Nationalstaaten ein Vielfaches davon). Mit dem Ergebnis, dass der Großteil des Geldes für sinnlose Prestigebauprojekte verplempert wird, ohne dass ein europäisches Eisenbahnsystem, das diesen Namen auch nur halbwegs verdient, zustande kommt.

Die Gründe: Schienenprojekte werden ausschließlich nach nationalstaatlichen Gesichtspunkten durchgezogen. Internationale Verknüpfungen gibt es kaum, Koordinierung schon gar nicht. Auch national werden (das hat übrigens auch der österreichische Rechnungshof vor ein paar Tagen festgestellt) Projekte überwiegend politisch und nach den Wünschen der nationalen Infrastrukturgesellschaften beziehungsweise der Bauindustrie realisiert. Gesamtübergreifende Verkehrskonzepte gibt es in der Praxis nicht.

Dazu verhindern von Gewerkschaften beherrschte nationale Bahngesellschaften vernünftige internationale Verbindungen. Zwischen Österreich und Italien, mokieren sich die EU-Prüfer, stehen Züge beispielsweise bis zu 45 Minuten, weil Bahnpersonal mitten im Schengenraum nicht einfach in „Feindesland“ fahren darf. Und: 11.000 nationale Normen behindern den europäischen Verkehr, aber gesamteuropäische Eisenbahnnormen gibt es de facto nicht.

Kurzum: Hier werden europaweit planlos irre Milliardenbeträge investiert, ohne dass damit irgendwelche Ziele auch nur annähernd erreicht werden. Ein Totalversagen der Verkehrspolitik, auch der österreichischen. Wundert sich jetzt noch jemand, wieso die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene nicht und nicht klappen will, obwohl dreimal so viel in die Schiene wie in die Straße investiert wird?

josef.urschitz@diepresse.com

("Die Presse", Print-Ausgabe, 28.06.2018)

Das könnte Sie auch interessieren

Empfohlen von Taboola

Hauswert Rechner 2018: Das ist Ihre Immobilie wert

Das gab es noch nie! Gleitsichtbrille mit neuer Technologie für 109€ beim Optiker.

Max Stiegls Eierschwammerl-Omelett mit Currysauce

23

Die Zukunft des Eisenbahnsystems

Im Oktober 2017 ist Jean-Cyril Spinetta, der frühere Chef von Air France, von der französischen Regierung beauftragt worden, einen Bericht über die Situation des französischen Eisenbahnsystems zu erstellen. Anlass für den Bericht war die in den kommenden Jahren aufgrund der europäischen Rechtslage vorzunehmende Marktöffnung und deren Auswirkung auf den bislang gegen Wettbewerb weitgehend geschützten Eisenbahnsektor in Frankreich; zudem besteht das Problem einer hohen Schuldenlast trotz Rückstaus bei der Streckensanierung und hoher, laufender Defizite.

Der Bericht, der einerseits aus einer Bestandsaufnahme und andererseits aus konkreten Empfehlungen besteht, wurde im Februar 2018 von Jean-Cyril Spinetta der französischen Regierung übergeben. Er wurde im Zuge einer privaten Initiative ins Deutsche übersetzt. Im Folgenden sollen einige Punkte aus dem Bericht hervorgehoben werden, wobei insbesondere Wert auf Aspekte mit einer über Frankreich hinausgehenden Relevanz gelegt wird.

Das französische Eisenbahnsystem ist durch einige Besonderheiten gekennzeichnet:

- Personenfernverkehr: Kein anderes europäisches Land hat so früh mit dem Ausbau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes für den Personenverkehr (TGV) begonnen und verfügt über ein so großes Hochgeschwindigkeitsnetz.
- Personennahverkehr: Der Großraum Paris (Île de France) hat mehr als 12 Millionen Einwohner. Das dichte und intensiv genutzte Nahverkehrsnetz stützt sich dort insbesondere auf den Schienentransport (Eisenbahn und Metro).

Der Anteil der Schiene im Personenverkehr ist in Frankreich bis zum Jahr 1980 auf unter zehn Prozent zurück gegangen, und konnte seither nahe diesem Wert stabilisiert werden. Gleichzeitig hat sich der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene im Zeitraum von 1980 bis heute massiv vermindert, nämlich von rund 25 % auf ebenfalls unter zehn Prozent. Das Transportaufkommen (in Tonnen) auf der Schiene liegt in Frankreich heute unter jenem in Österreich, aufgrund der längeren Wege liegt die Transportleistung (in Tonnenkilometer) allerdings höher als in Österreich (Zahlen Frankreich: S. 15-18).

Bemerkenswerter Weise berücksichtigt der Bericht in einer Nebenbemerkung, dass die alte Formel von der „umweltfreundlichen Bahn“ nicht immer korrekt ist: So wird vorgerechnet, dass ein kleiner Diesel-Regionalzug mehr CO² verbraucht, als drei Reisebusse – womit bei durchschnittlicher Passagierzahl (75 Reisende pro Zug) der Bus energieeffizienter ist (S.16).

Der Bericht identifiziert zwei Bereiche, in denen die „gesellschaftlich-wirtschaftliche“ Relevanz des Schienenverkehrs gegeben ist, nämlich dort, wo die Ströme massiv sind (somit zwischen großen Siedlungszentren, sofern diese maximal drei Stunden Fahrzeit voneinander entfernt sind) und im Stadt- und Nahverkehr, wo Platzangebot und Umweltverschmutzung besonders drängende Themen sind (S.37). Man vergleiche dies mit den finanziellen Schwerpunkten des Bahnausbaus in Österreich, wo der Schwerpunkt des Mitteleinsatzes auf dem Ausbau von Strecken liegt (Brenner, Koralm, Semmering), die in Relation zum gesamten Passagieraufkommen im österreichischen Schienennetz eine wenig bedeutsame Rolle spielen.

In den Empfehlungen des Spinetta-Berichts wird vorrangig eine Verlagerung der öffentlichen Mittel von den wenig befahrenen Streckenteilen zu den viel befahrenen Streckenteilen gefordert. Gegenwärtig werden 16 % der Gesamtkosten der französischen Bahnen für Strecken aufgewendet, in denen gerade einmal 2 % der Passagiere unterwegs sind (S. 47-57). Der Bericht stellt die berechnete Frage, ob die Erhaltung eines Systems gerechtfertigt ist, das für den Massentransport konzipiert war – wenn dieser Massentransport nicht mehr gegeben ist.

Alarmierend für die französische Politik sind die hohen Schulden der Bahn von rund 50 Milliarden Euro, und der hohe jährliche Zuschussbedarf durch die öffentliche Hand von rund 10 Milliarden Euro (Zahlen Frankreich: S. 23-26). Zum Vergleich: Bei der achtfachen Einwohnerzahl Frankreichs gegenüber Österreich liegt der Schuldenstand des französischen Eisenbahnsystems nur knapp über dem doppelten Schuldenstand der österreichischen Bahn, und der jährliche Zuschussbedarf seitens der öffentlichen Hand liegt in Frankreich nur bei etwa dem eineinhalbfachen des österreichischen Vergleichswertes. Im Vergleich der Bahnsysteme durch die Boston Consulting Group (der im Bericht zitiert wird, S. 25) liegt daher das französische Bahnsystem hinsichtlich der Kosten und der Effizienz deutlich besser als das österreichische Bahnsystem.

Die im Bericht identifizierten Herausforderungen (S. 29-32) können folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Im Personenfernverkehr steht der TGV (= Hochgeschwindigkeitszug) in einem wachsenden Wettbewerb zu Fluggesellschaften, Mitfahrgelegenheiten und Reisebussen.
- Im Regionalverkehr ist ein wirtschaftlicher Betrieb trotz Subvention durch die Regionen kaum möglich, da die Kosten der Erhaltung der Infrastruktur im Vergleich zu den Einnahmen zu hoch sind.
- Im Personennahverkehr, insbesondere im Großraum Paris, ist die Schiene hinsichtlich Beförderung höchst erfolgreich, bei allerdings nicht kostendeckenden Fahrpreisen.
- Im Güterverkehr steht die Schiene vor unlösbaren Herausforderungen aufgrund des Wegfalls bahnaffiner Güte (Kohle!), der sinkenden Bedeutung der Schwerindustrie und der Schwäche der französischen Häfen.

Im Personenfernverkehr empfiehlt der Bericht, die Stärken des TGV mehr im Auge zu behalten: Diese Stärke liegt in der Bedienung des Marktes für Hin- und Rückfahrten am selben Tag. Aufgrund der starken politischen und verwaltungstechnischen Zentralisierung Frankreichs bietet sich der TGV somit für all jene Verbindungen an, die in einer Entfernung von/nach Paris von maximal drei Stunden liegen. Bei einer Verbindungszeit von weniger als 2:30 Stunden erobert der Zug fast 100 % des Marktes und beseitigt vollständig den Luftwettbewerb; ab einer Verbindungszeit von 3:30-4:00 Stunden entscheiden sich die Kunden für das Flugzeug. Bemerkenswert die grundsätzliche Aussage: Die Luftverkehrsbranche hat das Image eines teuren und die Schienenbranche eines billigen Verkehrsmittels, „auch wenn die Lage auf langen Strecken in Wirklichkeit das Gegenteil ist“ (S. 61).

Durch den starken Ausbau des TGV-Netzes in den letzten Jahren gibt es mittlerweile höchst unterschiedlich genutzte und unterschiedlich rentable Strecken. Eine Reduktion des TGV-Netzes auf die klassischen Hochgeschwindigkeitsstrecken wird im Bericht zwar diskutiert, aber auf Gründen der schwierigen operativen Umsetzbarkeit und der zu erwarteten Widerstände verworfen. Der Bericht stellt aber klar, dass der Ausbau nunmehr als abgeschlossen betrachtet werden muss (S. 114) und eine Erweiterung durch immer höhere Subventionen bei rückläufiger Nutzung charakterisiert wäre. Ein Satz aus dem Bericht (S. 115), der für zahlreiche Projekte als Richtschnur gelten sollte (vor allem für Projekte an den von der Marktrealität völlig abgehobenen „Transeuropäischen Netzen“): „Es darf nicht mehr unnötig investiert werden, unabhängig von der Art der Investition“.

Die französischen Bahnen selbst haben auf das Problem der bereits heute vorhandenen Reserven im TGV-Netz mit einer Forcierung von Niedrigpreisangeboten im TGV-Netz reagiert, basierend auf einer verdichteten Sitzplatzzahl, längeren Nutzungszeiten der Züge, Nutzung entlegenerer Stationen und Online-Vertrieb der Fahrkarten. Das Angebot wurde am Markt sehr gut angenommen, allerdings liegen die Erlöse pro Sitzplatzmeile nun unter den Kosten – was im Bericht (S. 76) als „wahrscheinlich

akzeptabel“ bezeichnet wird, sofern es für eine Übergangszeit gilt und vor allem auch nicht die Erlöse im gesamten TGV-Netz untergräbt (S. 76).

Ein Vergleich: Im TGV-Netz sind jährlich rund 140 Millionen Passagiere unterwegs und generieren einen Umsatz von 6,6 Milliarden Euro. Im gesamten österreichischen Bahnnetz zählt die ÖBB knapp 250 Millionen Passagiere, die einen Umsatz von 2,1 Milliarden Euro generieren (wobei weit mehr als die Hälfte dieses Umsatzes durch die öffentliche Hand über Verkehrsdienstbestellungen und sonstige Zuschüsse beigetragen wird). Aus diesen Vergleich wird deutlich, warum vor einer Erosion der TGV-Erträge gewarnt wird, und insbesondere auch die Sorge vor neuer Konkurrenz am französischen Schienenmarkt die Erstellung des Berichtes bestimmt hat. Viele der Empfehlungen stellen die daher möglichen Modalitäten der Marktöffnung in den Mittelpunkt.

European Railway Performance Index

Die internationale Beratungsfirma "Boston Consulting Group" hat für die Jahre 2012, 2015 und 2017 einen European Railway Performance Index erstellt, der die Leistungen der europäischen Eisenbahnsysteme vergleicht und in Relation zu deren Kosten setzt. Dieser Index hat international weite Beachtung gefunden, seitens der Politikⁱ, der Politikberatungⁱⁱ, der Wissenschaftⁱⁱⁱ und der Medien^{iv}. Da der European Railway Performance Index in Österreich bislang völlig unbeachtet blieb, sollen hier im Folgenden die für Österreich relevanten Aussagen zusammengefasst werden.

Die Leistungen der Eisenbahnsysteme werden in drei verschiedenen Kategorien erfasst, die jeweils zu einem Drittel in den Performance-Index einfließen: Die Intensität der Nutzung (Passagieraufkommen und Gütervolumen in Relation zur Bevölkerung), Servicequalität (Pünktlichkeit, Anteil der Hochgeschwindigkeitsstrecken und Fahrkartenpreise) sowie Sicherheit (Unfälle und Personenschäden in Relation zur Fahrleistung).

Bei insgesamt 10,0 möglichen Punkten schneidet die Schweiz mit 7,1 (2012), ebenfalls 7,1 (2015) und 7,2 (2017) in allen drei verglichenen Jahren am besten ab. Zur Gruppe der besten Eisenbahnsysteme werden all jene gerechnet, die mindestens 6,0 Punkte erreichen, das waren 2012 Frankreich (6,2), Deutschland (6,2), Schweden (6,1) und Österreich (6,0); 2015 waren dies Schweden (6,6), Dänemark (6,4), Frankreich (6,4), Finnland (6,3) und Deutschland (6,1); 2017 waren es Dänemark (6,8), Finnland (6,6), Deutschland (6,1), Österreich (6,1), Schweden (6,0) und Frankreich (6,0). Im Vergleich 2015 ist Österreich mit 5,8 Punkten knapp aus der Spitzengruppe herausgefallen.

Hinsichtlich der Intensität der Nutzung (im Durchschnitt der drei Erhebungen) zählt Österreich mit 2,9 (von 3,3 möglichen) Punkten zur europäischen Spitze, unmittelbar hinter der Schweiz (3,0) und gleichauf mit Schweden (2,9). Dahinter folgen Deutschland (2,5) und Finnland (2,4).

Die Servicequalität liegt – aufgrund des großen TGV-Hochgeschwindigkeitsnetzes – am höchsten in Frankreich und Spanien mit 2,0 (von 3,3 möglichen) Punkten, gefolgt von Finnland und Dänemark (1,8). Österreich liegt mit 1,4 Punkten hinsichtlich Servicequalität im Mittelfeld, die Schweiz erreicht 1,7 Punkte.

In Bezug auf Sicherheit führt Großbritannien mit 2,9 (von 3,3 möglichen) Punkten vor Irland (2,7), den Niederlanden (2,6) und der Schweiz (2,5); Österreich liegt mit 1,7 Punkten erheblich hinter den Spitzenländern. Die Größe des Rückstandes gegenüber Großbritannien ist insofern bemerkenswert, als in der politischen und medialen Diskussion in Österreich die Unfallhäufigkeit im Schienenverkehr in Großbritannien nach der Privatisierung noch immer ein häufig vorgebrachtes Argument ist.

Der European Railway Performance Index beschränkt sich nicht nur auf die Darstellung der Leistungen der europäischen Eisenbahnsysteme, sondern vergleicht auch die Kosten für die öffentliche Hand. Diese Kosten (pro Kopf der Bevölkerung) werden ebenfalls auf einer Skala von 1 bis 10 ausgewiesen, wobei Österreich in allen drei Vergleichen bei 10 liegt – somit (noch knapp vor der Schweiz) das teuerste Bahnsystem Europas hat. Neben Österreich und der Schweiz liegt nur noch Luxemburg im Durchschnitt aller drei Jahre bei mehr als 9. In der Rangliste folgen dann Belgien und Schweden. Die großen Eisenbahnländer Deutschland und Frankreich finden mit Kosten das Auslangen, die bei rund zwei Drittel der österreichischen Kosten liegen.

Besonders interessant ist die Gegenüberstellung von Leistungen und öffentlichen Kosten, da so die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Eisenbahnsysteme verglichen wird. Klarer Spitzenreiter hinsichtlich der Effizienz ist Finnland, mit deutlichem Abstand vor Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Eine größere Gruppe von Ländern (Spanien, Schweden, Niederlande und Dänemark) liegt am oberen Rand

der durchschnittlichen Effizienz; Großbritannien, Italien, Norwegen und die Tschechische Republik übertreffen zumindest die Leistung-Kosten-Durchschnittsrate. Als einziges der Länder aus Spitzengruppe der Performance liegt Österreich unter dieser Durchschnittsrate, hat somit also ein erhebliches Effizienzproblem.

Aus österreichischer Sicht lassen sich **folgende Punkte zusammenfassen:**

- Österreich hat einen europäischen Spitzenrang hinsichtlich der Intensität der Nutzung. Dies ist einerseits außerordentlich erfreulich, weckt aber Zweifel, ob eine weitere Verlagerung auf die Schiene im Personen- und Güterverkehr machbar ist.
- Österreich hat einen erheblichen Rückstand im Sicherheitsranking, was angesichts hoher Aufwendungen für die Erhaltung der Infrastruktur, relativ modernes Zugmaterial und eine hohe personelle Ausstattung zu einer vertieften Ursachenforschung führen sollte.
- Österreich weist die höchsten öffentlichen Kosten pro Kopf der Bevölkerung zur Finanzierung des Bahnsystems auf. Bei gleichzeitig unterdurchschnittlicher Effizienz scheint ein entsprechendes Einsparungspotenzial gegeben.

Zu den Originalunterlagen im Internet:

2012: <http://image->

src.bcg.com/Images/BCG%20The%202012%20European%20Railway%20Performance%20Index%20Nov%202012_tcm9-100786.pdf

2015: http://img-stg.bcg.com/BCG-The%202015-European-Railway-Performance-May-2015_tcm9-78492.pdf

2017: http://img-stg.bcg.com/BCG-The-2017-European-Railway-Performance-Index-Apr-2017_tcm9-152164.pdf

ⁱ Vgl. z.B.: COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT IMPACT ASSESSMENT Accompanying the documents Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council amending Regulation (EC) No 1370/2007 concerning the opening of the market for domestic passenger transport services by rail Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 establishing a single European railway area, as regards the opening of the market for domestic passenger transport services by rail and the governance of the railway infrastructure

ⁱⁱ Vgl. z.B.: Jean-Cyril Spinetta, Rapport sur l'avenir du transport ferroviaire, Paris 2018

ⁱⁱⁱ Vgl. z.B.: Christer Stenström, Aditya Parida, Jan Lundberg, Uday Kumar, Development of an integrity index for benchmarking and monitoring rail infrastructure: Application of composite indicators, Luleå University of Technology, Sweden

^{iv} Vgl. z.B.: Neue Zürcher Zeitung, Die Schweizer Bahn ist die beste Europas – aber sie kann noch besser werden, 20. April 2018

➔ Grünes Licht für Bahnreform in Frankreich

Macron setzt sich gegen Gewerkschaften durch und bringt Gesetz durchs Parlament

Stefan Brändle aus Paris

Der Kampf ist entschieden, das Resultat klar: Es lautet 2:0 für Emmanuel Macron. Nach der Arbeitsmarktreform von vergangem Herbst setzt der französische Präsident auch die Umwandlung der Staatsbahn SNCF gegen den Willen der Gewerkschaften durch. Die Nationalversammlung stimmte am Mittwoch mit den Stimmen der Macron-Partei La République en Marche und der konservativen Republikaner für das Projekt. Am Donnerstag gab auch der konservativ dominierte Senat als Zweitkammer mit 245 gegen 83 Stimmen das Plazet.

Die Einheitsfront der Gewerkschaften hatte Anfang dieser Woche einen ersten, aber entscheidenden Riss erhalten, als die gemäßigte CFDT beschloss, ihre Streikbeteiligung für die Zeit der Maturaprüfungen zu „suspendieren“. Nach Angaben der Bahndirektion waren am Mittwoch nur noch 13 Prozent Mitarbeiter im Ausstand, ein Drittel der anfänglich Streikenden.

CFDT-Vorsteher Laurent Berger hatte im vergangenen Jahr bereits die Arbeitsmarktreform ermöglicht. Jetzt hat Macron mit seiner Strategie „Herrsche und spalte“ erneut Erfolg, machte er doch Ber-

ger einige Zugeständnisse. Das wichtigste besteht in der Übernahme der SNCF-Schulden in der Höhe von 35 Milliarden Euro.

Den 147.000 SNCF-Beschäftigten gewährte er gewisse Jobgarantien, falls sie nach der Marktöffnung von 2019 (Regionalverkehr) und 2020 (TGV-Verkehr) in ein Privatunternehmen oder zurück wechseln. Festgeschrieben wird außerdem, dass die Société nationale des chemins de fer français (SNCF) „unveräußerbar“ (incessible) ist – also nicht privatisierbar.

Hingegen sieht die Reform die Umwandlung der Staatsbahn in eine Aktiengesellschaft des öffentlichen Rechts vor. Damit verliert die SNCF die Bürgschaftsgarantie des Staates; das dürfte ihre Zinslast erhöhen und sie indirekt zu einem Sparkurs zwingen.

Entgegenkommen

Hauptpunkt der Reform ist die von der EU vorgeschriebene Marktöffnung. Macron kam den Gewerkschaften geringfügig entgegen, schottet er doch den Vorstadtverkehr im Großraum Paris bis 2033 vor privaten Konkurrenten ab. Hart blieb die Regierung bei der Aufhebung des Eisenbahnerstatuts (Pensionierung ab 52 Jahren, 50 Urlaubstage, lebenslanger Kündigungsschutz). Die Ab-

schaffung des Statuts gilt inde nicht für bestehende, sondern nur für neue SNCF-Angestellte.

Die Franzosen waren laut Umfragen für das Ende des Eisenbahnerstatuts, aber auch gegen jede Privatisierung der SNCF. In den Worten von Emmanuel Macron ihre „Unveräußerlichkeit“ festschrieb, hatte er die öffentliche Meinung hinter sich. Anders als beim letzten großen Bahnstreik von 1995, als Präsident Jacques Chirac zurücktreten musste, haben sich die Zeiten heute generell geändert: Macron wurde nicht zuletzt mit dem Versprechen gewählt – und seither unterstützt –, Frankreich zu reformieren. **KUA 2 ?**

Insofern kämpften die Gewerkschaften von Beginn weg auf verlorenem Posten. Die ehemals kommunistische CGT und die linksradikale SUD könnten allerdings die Fortsetzung des „Perlenstreiks“ (jeweils zwei Tage Streik, gefolgt von drei Tagen Arbeit) beschließen und damit die Abreise in den Sommerurlaub stören. Damit würde ihre Bewegung nun noch unpopulärer.

Auf jeden Fall schlitern die französischen Gewerkschaften in eine tiefe Krise. Entgegen einer landläufigen Meinung sind sie sehr schwach, auch wenn sie oft laut und spektakulär agieren: Nicht einmal acht Prozent der Erwerbstätigen sind Gewerkschaftsmitglieder. Mit dem Verlust des Eisenbahnerstatuts erleidet CGT-Vorsteher Philippe Martinez eine persönliche, aber auch sehr politische Niederlage, die einige Kommentatoren als „Genickbruch“ bezeichnen. Macron deswegen als „französische Thatcher“ zu bezeichnen, wäre allerdings ebenso übertrieben: Er hatte den Konflikt mit den Gewerkschaften sogar eher zu vermeiden gesucht.

STANDARD 15.6.2018

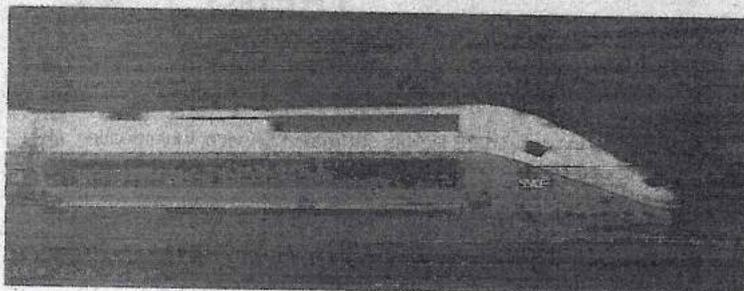


Foto: Reuters/Fuentes

Im Eiltempo – im Bild ein TGV der Staatsbahn SNCF – soll die langdiskutierte Bahnreform in Frankreich nun umgesetzt werden.

Französischer Rechnungshof stellt TGV-Netz in Frage

Der französische Rechnungshof (Cour des comptes) hat im Oktober 2014 einen Bericht veröffentlicht, der die Wirtschaftlichkeit des TGV-Verkehrs in Frage stellt. Das während vielen Jahren praktizierte Geschäftsmodell, mit satten Gewinnen auf den „Rennstrecken“ die Verluste der anderen SNCF-Sparten zu decken, funktioniert nicht mehr, so das Fazit. Mit dem Bau weiterer Hochgeschwindigkeitsstrecken (LGV) und dem Ausbau der TGV-Flotte habe sich die Rentabilität in den letzten

Jahren laufend verschlechtert. Als Folge dieser Entwicklung stünden zu wenig Mittel für das konventionelle Netz zur Verfügung. Die Rechnungshof-Prüfer scheuen sich nicht vor unbequemen Aussagen: Der Nutzen, den neue HG-Strecken der Allgemeinheit brächten, werde systematisch überschätzt, halten sie beispielsweise fest. Die ursprüngliche Idee, mit dem Ausbau des TGV-Netzes einen Ausgleich zwischen den Regionen zu schaffen und die Entwicklung von Randgebieten zu

fördern, sei gescheitert; vielmehr trage der TGV dazu bei, die wenigen Grossstädte, allen voran Paris, weiter zu stärken.

Das französische HG-Netz umfasst derzeit gut 2000 Kilometer; mit der Fertigstellung der im Bau befindlichen Strecken wird es bis 2018 auf etwa 2700 Kilometer anwachsen. Rund 230 Bahnhöfe werden von den TGV bedient. Die relativ hohe Erschliessungsdichte ermöglicht viele Direktverbindungen, führt aber auch dazu, dass die TGV während rund 40 % ihrer Fahrzeit auf dem konventionellen Netz mit maximal 220 km/h, oft aber deutlich langsamer unterwegs sind. Der Bericht kritisiert dies als wenig effizient.

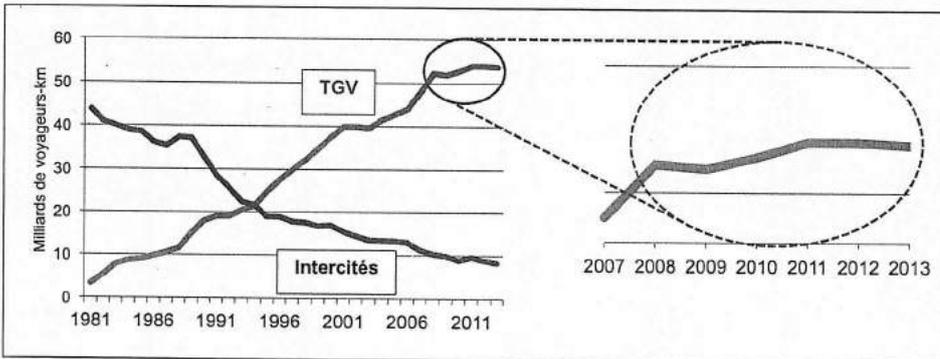
Bei der Planung von Neubaustrecken spielen neben objektiv messbaren Kriterien regionalpolitische Gründe eine wichtige Rolle: Jede Region will ihren TGV. In den letzten Jahren, erstmals beim Bau der ersten Etappe der LGV Est, haben zahlreiche Gebietskörperschaften hierfür auch selber in die Tasche gegriffen. Ist eine neue Strecke erst einmal in Betrieb, muss sie auch instandgehalten werden. Diese Kosten werden laut den Prüfern des Rechnungshofs systematisch unterschätzt, während die Nachfrage so gut wie nie die optimistischen Prognosen erreiche. Im Schnitt seien die Annahmen um ein Viertel zu hoch; im Fall der LGV Nord erreiche die Verkehrsleistung sogar nur die Hälfte der ursprünglichen Prognose.

Die Verkehrsleistung der TGV-Flotte hat, nach Jahrzehnten des kontinuierlichen Wachstums, seit 2008 nur noch marginal zugenommen, obwohl das LGV-Netz ausgebaut und zahlreiche neue Doppelstockzüge beschafft wurden. Diesbezüglich heisst es im Bericht, die Beschaffungspolitik sei von dem Bestreben des Staates geprägt worden, die Auslastung des nationalen Fahrzeugbauers zu sichern. Etwas zugespitzt bedeutet dies: Alstom brauchte Arbeit, also bestellte die SNCF neue TGV in grosser Stückzahl.

Während also die Nachfrage praktisch stagniert, nehmen die für die SNCF anfallenden Kosten stark zu: Um den Unterhalt des Netzes finanzieren zu können, hat Réseau Ferré de France (RFF) die Trassengebühren zwischen 2007 und 2013 im Jahresdurchschnitt um 8,5 % angehoben. Aber auch die weiteren Betriebskosten, zum Beispiel für Personal und Energie, nahmen mit durchschnittlich 6,2 % pro Jahr zu. Als Folge dieser Entwicklung verdient die SNCF mit ihrem TGV-Netz viel weniger Geld als noch vor einigen Jahren.

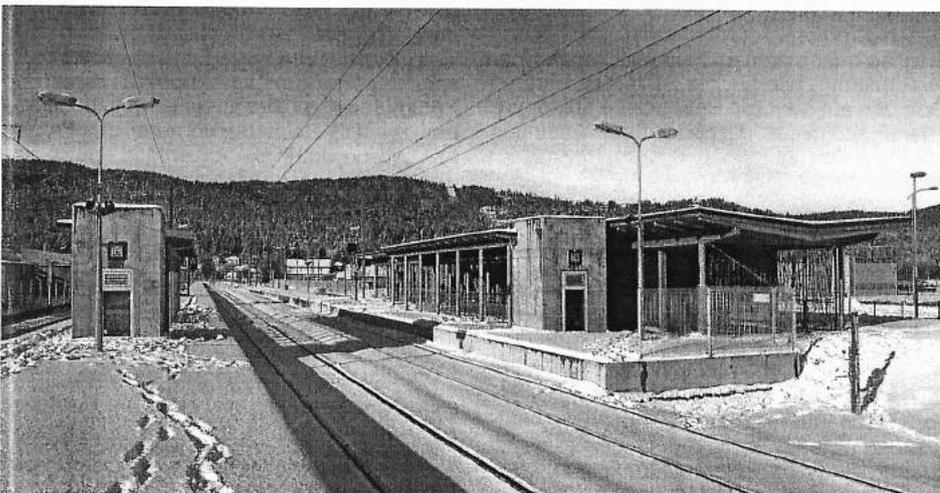
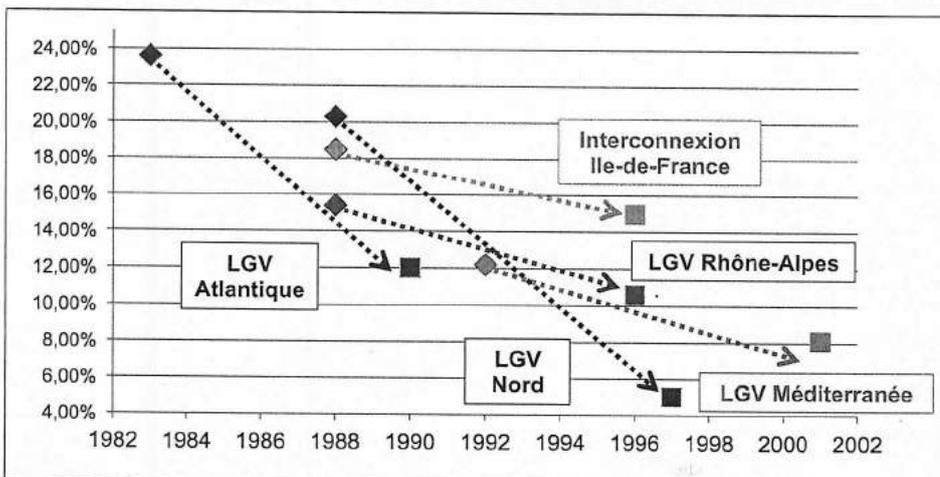
RFF wiederum hat trotz der massiv erhöhten Trassengebühren nicht genügend Mittel, um das Netz in einem adäquaten Zustand zu halten. Auf vielen Strecken ausserhalb des LGV-Netzes ist der Oberbau in schlechtem Zustand, die Sicherungsanlagen sind veraltet und personalintensiv. Monatelange Streckensperrungen wegen Mängeln, zum Teil ohne Vorankündigung, sind in etlichen Regionen nichts Aussergewöhnliches mehr, und vielen

Wirtschaftlichkeit fragwürdig: Im vor wenigen Jahren neu gebauten Fernverkehrsbahnhof Nurieux an der für den TGV-Verkehr reaktivierten Strecke Bellegarde - Bourg-en-Brasse hält pro Tag ein einziges TGV-Zugpaar nach und von Paris; hinzu kommt eine Handvoll Regionalzüge (Foto: M. Rellstab, 18. Dezember 2010).

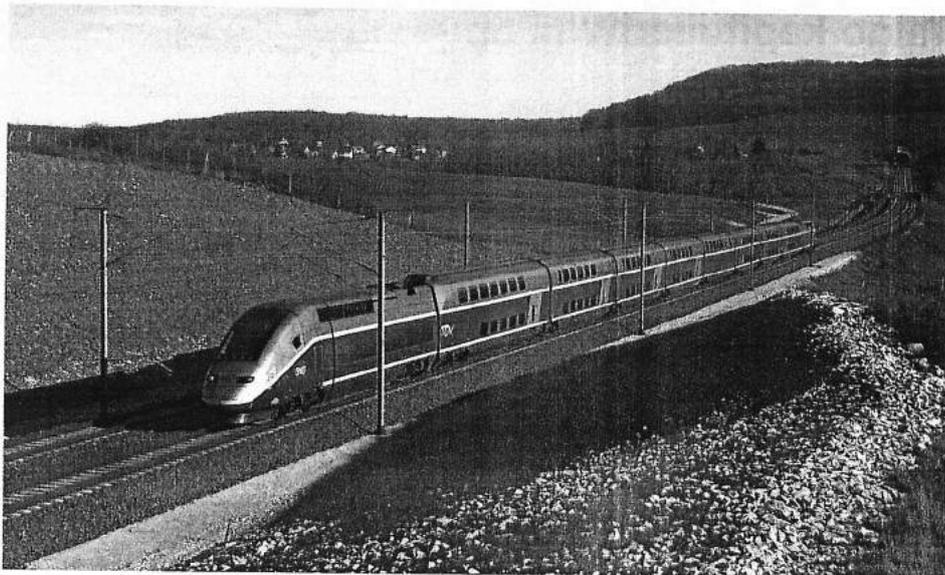


Oben: Mit dem Ausbau des TGV-Netzes ging ab 1982 die Verkehrsleistung auf dem konventionellen Fernverkehrsnetz zurück. 2008 kam der kontinuierliche Anstieg der TGV-Personenkilometer zu einem Ende; seither ist die Verkehrsleistung nur noch leicht gewachsen (Grafik: Cour des comptes).

Unten: Die sozialökonomische Wirtschaftlichkeit („taux de rentabilité socio-économique“), in Frankreich ein wichtiger Kennwert, um den Nutzen eines Grossprojekts zu beurteilen, fällt notorisch geringer aus als vor dem Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecken proklamiert (Grafik: Cour des comptes).



Seit einigen Jahren beschafft die SNCF nur noch Doppelstock-TGV. Damit steht immer mehr Kapazität zur Verfügung, während die Nachfrage praktisch stagniert. Das Bild zeigt den TGV Duplex 222 auf der LGV Rhin – Rhône (Foto: S. Bossart, 26. Dezember 2011).



Nebenlinien in wenig besiedelten Gebieten droht in den nächsten Jahren die definitive Schliessung. Selbst wenn Geld vorhanden wäre: In Anbetracht der oft nur wenigen Züge pro Tag lassen sich Investitionen nur schwer rechtfertigen.

Entgegen einer weiter verbreiteten Annahme machen Geschäftsreisende nur gut ein Drittel der TGV-Fahrgäste aus; die Züge werden somit mehrheitlich von Freizeitreisenden genutzt. Für diese steht seit dem Aufkommen der Billigfluggesellschaften immer stärker der Preis im Vordergrund, während eine möglichst kurze Reisezeit für viele nicht Priorität hat. Die SNCF hat auf diese Entwicklung bekanntlich mit der Einführung von Billigzügen reagiert. Die absehbare Liberalisierung des Fernbusmarktes in Frankreich könnte den Preisdruck noch verstärken.

Zum Thema Umweltfreundlichkeit merken die Autoren des Berichts an, der TGV schneide

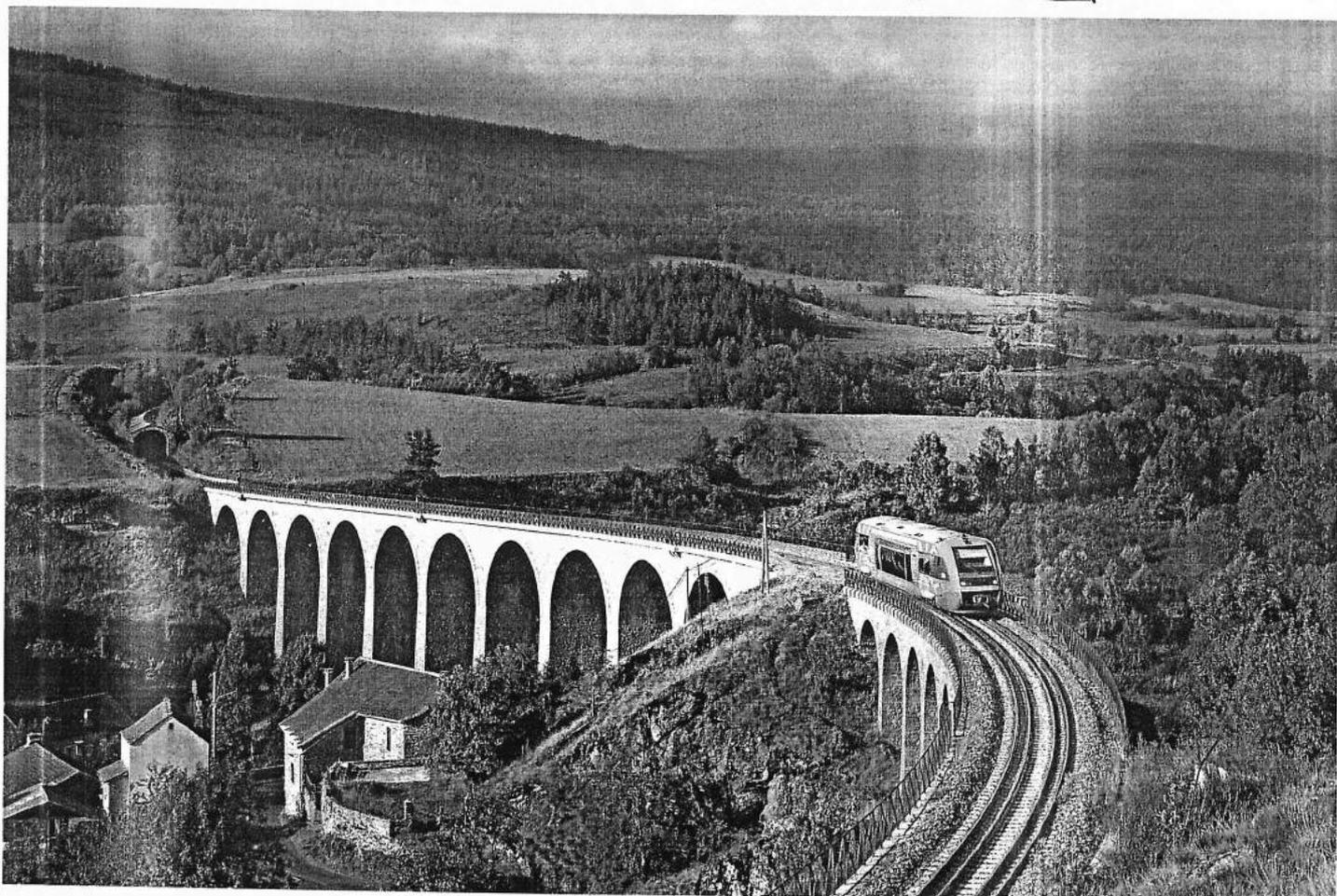
Die durch die Regionen Auvergne und Languedoc-Roussillon führende Querverbindung Le Monastier – Mende – La Bastide-St-Laurent ist mit einem bis drei Zugpaaren pro Tag eine klassische Nebenstrecke im dünn besiedelten Zentralfrankreich. Trotz der dürftigen Auslastung wurde in den Jahren 2010/2011 der Oberbau auf einem 15 Kilometer langen Abschnitt erneuert, so auch auf diesem Viadukt bei Mirandol (Foto: R. Behrbohm, 28. September 2014).

nur auf Strecken mit hoher Auslastung deutlich besser ab als andere Verkehrsmittel. Dazu trage bei, dass die SNCF wesentlich mehr Kohlestrom aus dem Ausland importiere als sonst in Frankreich üblich. Auch der beim Bau neuer HG-Strecken entstehende CO₂-Ausstoss sei nicht zu vernachlässigen: Beim ersten Abschnitt der LGV Rhin – Rhône zum Beispiel werde es zwölf Jahre dauern, bis die im Rahmen der Bauarbeiten entstandenen Emissionen durch den Verlagerungseffekt kompensiert würden.

Der Bericht schliesst mit einer Reihe von teilweise fragwürdigen Empfehlungen. Der TGV-Verkehr sollte demnach auf wenige Strecken

mit sehr grosser Nachfrage konzentriert werden. Die Bedienung des konventionellen Netzes durch TGV sei zu reduzieren; dafür müsse das zwischen TER und TGV angesiedelte Verkehrsangebot gestärkt werden. Dass so allerdings die ohnehin bedenklich geringe Auslastung vieler LGV weiter zurückgehen würde, wird nicht erwähnt.

Generell gelte es, das TGV-Netz nicht isoliert zu betrachten, sondern stärker mit den anderen Verkehrsträgern zu vernetzen. Bei der Evaluierung neuer LGV sollen die Prozesse so überarbeitet werden, dass hinsichtlich der zu erwartenden Kosten und des Nutzens mehr Klarheit herrscht. (mr)

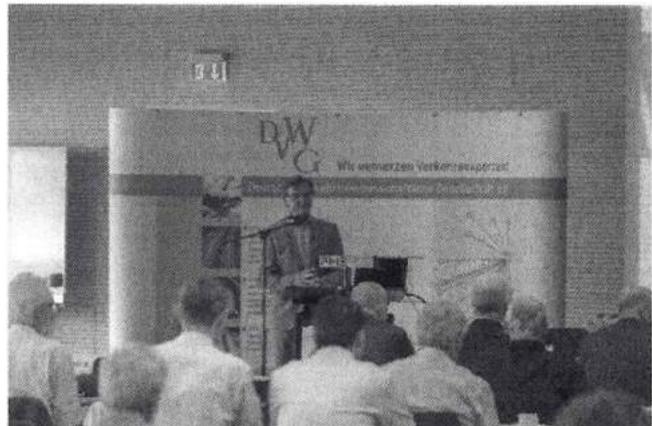


15.06.2018

DVWG-Jahresverkehrskongress 2018

Perspektiven des Schienenfernverkehrs im Spannungsfeld von Flixbus, Billigflügen und neuen Mobilitätsangeboten

Mit der aktuellen Thematik „Zukunft des Schienenfernverkehrs – Deutschland im internationalen Vergleich“ setzte sich in Erfurt unter der wissenschaftlichen Leitung von Prof. Dr. Matthias Gather (FH Erfurt) der Jahresverkehrskongress 2018 der DVWG auseinander. Am 7. und 8. Juni diskutierten die 140 Teilnehmer aus Deutschland und anderen europäischen Staaten verschiedene Lösungsvorschläge für die Stärkung des Schienenverkehrs.



In seiner Keynote zum Auftakt der Veranstaltung verwies Prof. Dr. Alexander Eisenkopf (Zeppelin University) auf die differenzierte Entwicklung im Schienenpersonenfern- und -nahverkehr: „Trotz Inbetriebnahme vieler teurer Schnellfahrstrecken und niedriger Trassenpreise ist die Verkehrsleistung des SPFV seit der Bahnreform kaum gewachsen“. Eine wirkliche Verkehrswende in Deutschland ist aus seiner Sicht unter den derzeitigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen kaum vorstellbar.

Die im europäischen Kontext nach wie vor existierende Heterogenität im Schienenverkehr wurde anhand der Fallbeispiele Großbritannien, Frankreich und Schweiz aufgezeigt. In packenden Vorträgen erörterten Prof. Jon Shaw (University of Plymouth), Prof. Laurent Guihéry (Université de Cergy-Pontoise) und Prof. Dr.-Ing. Stefan Karch (Railway Design & Innovation AG) die unterschiedlichen nationalen Strukturen, Problemstellungen, Politiken und Denkmuster.

Im Anschluss an die rahmengebenden Vorträge bot sich den Teilnehmern in drei parallelen Sessions die Möglichkeit einer vertiefenden fachlichen Auseinandersetzung und Diskussion zu den Schwerpunkten „Wettbewerb und Kooperation im SPFV“, „Anforderungen an die Infrastruktur“ sowie „veränderte Mobilitätsmuster / Kundenwünsche“.

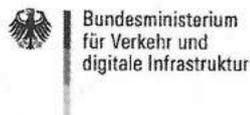
Nach einer Zusammenfassung der Sessions diskutieren in einer abschließenden Podiumsdiskussion Vertreter der österreichischen Eisenbahn, der DB, von Uber und von FlixBus über die künftigen Entwicklungsperspektiven des Fernverkehrs.



In seinem Fazit stellte Prof. Gather fest, dass es im Schienenverkehr im Spannungsfeld zwischen Wettbewerb und staatlicher Lenkung vor allem grundsätzliche Fragen geht: Welche Position soll der Schienenfernverkehr im Gesamtverkehrssystem jenseits quantitativer Entwicklungsziele haben? Sind die aktuell umgesetzten, planerisch aber über 25 Jahre alten Infrastrukturlösungen zeitgemäß? Und sind die bestehenden Governance-Modelle sinnvoll?

Viele sich heute stellende Fragen und Aufgabenstellungen sind keineswegs neu und bereits vielfach diskutiert worden; allerdings stehen derzeit beträchtliche Finanzmittel für die Modernisierung des Schienennetzes zur Verfügung, vor allem aber steht der Verkehrssektor allgemein vor einer bedeutenden Umbruchphase. Die Bahn weist hinsichtlich Verkehrssicherheit, Umweltbilanz und Effizienz anerkannte Vorteile gegenüber allen konkurrierenden Verkehrsmitteln auf, doch sinkt dieser Vorsprung kontinuierlich. Der Fernverkehr der Bahn wird künftig nur dann eine wichtige Rolle im Gesamtverkehrssystem spielen können, wenn er diese Vorzüge weiter stärkt, vor allem aber an Flexibilität, Zuverlässigkeit und Kundenfreundlichkeit gewinnt.

Gefördert durch:



In Kooperation mit:



Die DVWG
neutral – unabhängig – verkehrsträgerübergreifend – interdisziplinär

DVWG e.V. – Weißenburger Str. 16, 13595 Berlin · Tel: 030 / 293 60 60 · Fax: 030 / 293 60 629 · E-Mail: hgs@dvwg.de

33

**Vereinigte Bürgerinitiativen
Schwarzatal - Region Semmering**
Kontakt: Dkfm. F. Fally
A. Baumgartnerstr. 44/A1/264
1230 Wien
Tel : 01-667 71 51, Fax: 01-667 71 516



AKTENVERMERK

16.04.2018

DER EINZELNE IST MITVERANTWORTLICH
FÜR DAS GANZE
DURCH ALLES, WAS ER TUT.
(Karl Jaspers)

Bahninvestitionen werden mit fragwürdigen Wirkungszielen begründet

Die Bundesregierung erstellt seit einigen Jahren in den Ministerien und Dienststellen sogenannte „Wirkungsziele“ die anzeigen, welche Ergebnisse die Politik mittel- bis langfristig anstrebt. Diese Ziele und die tatsächlich erreichten Ergebnisse werden jährlich dem Nationalrat berichtet. Die Wirkungsziele sind auch wesentlicher Bestandteil in den Bundesfinanzgesetzen (Budget), und das mit Recht: Der finanzielle Mitteleinsatz und die Ziele der Politik sollen zusammen passen.

Bekannter Weise (siehe dazu: „Vorbelastungsgesetz: Die offenen Schleusen im Staatshaushalt“) stellen die Ausgaben für der Schienenverkehr – insbesondere die sogenannten „Investitionsausgaben“ – eine drückende Belastung für das Budget und damit letztlich die Steuerzahler dar. Dies haben auch mehrere Finanzminister betont, zuletzt Hans-Jörg Schelling. Daher wäre zu erwarten, dass die Wirkungsziele im Bereich der Infrastruktur (BMVIT; Budget-Untergliederung 41) besonders gewissenhaft festgelegt sind. Immerhin haben diese Wirkungsziele eine nicht unerhebliche Außenwirkung: So hat der Budgetdienst des Parlaments in seiner „Budgetanalyse 2018 und 2019“ davon geschrieben (S.113), dass die Wirkungsziele im Bereich Infrastruktur „bisher jeweils überplanmäßig oder zur Gänze erreicht wurden“. Wer nicht weiter forscht kann nur zum Schluss kommen: Die (teure) Investitionstätigkeit wird durch die Erreichung der Ziele sachlich gerechtfertigt.

Wer allerdings weiter forscht erkennt erstens, dass zwei der drei Ziele (Verkehrssicherheit und Genderngerechtigkeit) einen nur verschwindend geringen Teil der Gesamtmittel beanspruchen, somit nur das Wirkungsziel 2 „Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit“ das Zentrum der Ausgaben – die Investitionspolitik – anspricht.

Im Bundesvoranschlag 2018 (S.446) heißt es dazu: „Die Veränderung des Modalsplits zu Gunsten umweltgerechter Verkehrsträger ist aus ökologischer und gesellschaftspolitischer Sicht geboten.“ Bedauerlicher Weise sind die Kennzahlen, die das Erreichen des Wirkungszielen belegen sollen, geradezu grotesk ausgewählt: Einerseits wird der Anteil schadstoffarmer LKWs ausgewiesen, wobei deren erfreulich wachsender Anteil kein Argument für den forcierten Bahnausbau darstellt (eher das Gegenteil); andererseits wird das Wachstum der Personenkilometer im Bahnverkehr ausgewiesen, obgleich diese Ziffer statistisch fragwürdig ist (die Einnahmen der ÖBB im Personenverkehr weisen auf weit geringere Fahrgastzahlen hin als die Transportziffern, zudem zeigen punktuelle – von der ÖBB unabhängige – Erhebungen signifikant niedrigere Fahrgastzahlen) und die aus Sicht der Investitionen entscheidende Differenzierung zwischen Fernverkehr und Nahverkehr (insbesondere Pendlerverkehr) außer Acht lässt.

Zudem bleibt unbeachtet, dass aufgrund schwacher Auslastungen Teile des Personenverkehrs auf der Schiene ökologisch nachteiliger sind als der Busverkehr; letzterer Punkt wurde erst jüngst wieder im Spinetta-Bericht über das französische Bahnsystem aufgegriffen („L’avenier du Transport ferroviaire“, S. 16).

Von einer Darstellung des Modal Splits, wie es der oben genannten Ausführung im Bundesvoranschlag entsprechen würde, ist bei den Kennzahlen nichts zu sehen: Dann würde nämlich deutlich werden, dass der Bahnverkehr in ganz Europa massiv an Marktanteilen verloren hat, weiter verliert und Österreich keine Chance hat, aufgrund des grenzüberschreitenden Charakters des Güterverkehrs auf der Schiene und der Personenfernverkehrs, mit seiner sogenannten „Investitionspolitik“ wirksam gegenzusteuern. Ebenfalls keine Kennziffer ist der wirtschaftlichen Nachhaltigkeit gewidmet: Dann wäre nämlich zu erkennen, dass die Investitionen gar nicht als solche bezeichnet werden können; die Investitionen liegen nämlich seit bald einem viertel Jahrhundert über den erzielten Markterlösen, was in der Wirtschaftswelt allenfalls bei Start-Up Unternehmen vorkommt – wo man allerdings (mit Recht) nicht von Investitionen sondern von der „burn-rate“ spricht. Und genau dies geschieht bei der ÖBB: Das Geld des Steuerzahler wird durch die „Investitionen“ verbrannt, und außer einer Umverteilung zur Bauindustrie wird damit kein Wirkungsziel erreicht.

Dkfm. Franz Fally

Vereinigte Bürgerinitiativen
Schwarzatal - Region Semmering
Kontakt: Dkfm. F. Fally
A. Baumgartnerstr. 44/A1/264
1230 Wien
Tel: 01-667 71 51, Fax: 01-667 71 516



AKTENVERMERK

10.04.2018

DER EINZELNE IST MITVERANTWORTLICH
FÜR DAS GANZE
DURCH ALLES, WAS ER TUT.
(Karl Jaspers)

Vorbelastungsgesetz: Die offenen Schleusen im Staatshaushalt

In Kürze wird das österreichische Parlament über ein neues Vorbelastungsgesetz abstimmen, das Schulden für den künftigen Bahnausbau in Höhe von mehr als 41 Milliarden Euro ermöglicht. Viele Abgeordnete, die in dieser Legislaturperiode erstmals im Parlament sitzen, werden die Vorgeschichte dieses Gesetzes nicht kennen.

Im Jahr 1986 hat das internationale Beratungsunternehmen A. D. Little im Auftrag der Bundesregierung eine Studie zur Modernisierung der Bahn vorgelegt, in der u. a. ein umfangreiches Investitionsprogramm in der Höhe von mehr als 60 Milliarden **Schilling**, davon 51,8 Milliarden **Schilling** (= 3,76 Milliarden Euro) für den Streckenausbau, Bahnhöfe und Güterterminals, vorgeschlagen wurde. Realisierungszeitraum: Bis zum Jahr 2000. Diese Studie wurde in der Folge zur Grundlage der Bahnstrategie „Neue Bahn“ der SPÖ/ÖVP Regierung.

Ende 2002 hat der Rechnungshof über die Realisierung der „Neuen Bahn“ eine vernichtende Bilanz gezogen. Die (ausgelagerten) Schulden seien von 9 Milliarden Schilling im Jahr 1992 auf 103 Milliarden **Schilling** im Jahr 2000 gestiegen, das finanzielle Ziel der Entlastung des Bundeshaushalts mit der Ausgliederung nicht erreicht worden, kritisierte der damalige Rechnungshofpräsident Franz Fiedler anlässlich der Vorstellung des Berichts: Der Nutzen der Schieneninfrastrukturinvestitionen sei für den Kunden nicht erkennbar, die Investitionen hätten nicht zur Verbesserung von Leistung und Qualität geführt. Und das angestrebte verkehrspolitische Ziel der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene sei nicht erreicht worden.

Ungeachtet dieses vernichtenden Urteils wurde das Ausbauprogramm nicht sorgfältig geprüft, sondern noch weiter beschleunigt: Die Höhe der Investitionen in die Schieneninfrastruktur lag in den Jahren 1992-2000 (somit in jenen Jahren, die der Rechnungshof schwerpunktmäßig untersucht hat) bei rund 7,2 Milliarden Euro, bis Ende 2006 haben sie sich auf insgesamt 15,0 Milliarden Euro verdoppelt (Werte gemäß WIFO Monatsbericht 9/2007, S.749). Laut aktuellem Rahmenplan sind in den Jahren 2007-2017 weitere 22,2 Milliarden Euro hinzugekommen, womit das bereits realisierte Investitionsvolumen insgesamt **37,2 Milliarden Euro** erreicht hat – somit das Zehnfache der ursprünglichen Investitionsschätzung in der Little-Studie.

Mit den für 2018-2023 beschlossenen 13,9 Milliarden und den zusätzlichen Investitionskosten für den Folgezeitraum 2024-2029 von 12,9 Milliarden Euro, die im Rahmenplan vermerkt sind, ergibt sich schließlich eine **Summe von 64,0 Milliarden Euro**.

Von den Abgeordneten zum Nationalrat werden sich einige fragen, warum sie für diese gigantische Summe die Verantwortung übernehmen müssen. Manchen wird ihr Gelöbnis in Erinnerung sein, die Verfassung und somit auch die Grundsätze von Sparsamkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit einzuhalten. Bis vor einigen Jahren lag die volle Verantwortung für diese Schuldenpolitik bei den jeweiligen Finanz- und Verkehrsministern, erst in den letzten Jahren ist man dazu übergegangen, das Parlament in die Verantwortung einzubeziehen. Offenbar soll das sich abzeichnende finanzielle Debakel auf möglichst viele Schultern verteilt werden, um letztlich keinen wirklich Verantwortlichen ausmachen zu können.

Warnende Stimmen hat es in den vergangenen 25 Jahren immer wieder gegeben, nicht nur aus dem Rechnungshof. Besonders bemerkenswert ist dabei, dass sich eine Reihe von Verantwortungsträgern aus dem Finanzministerium – vor allem Ferdinand Lacina und Johannes Ditz bereits in der ersten Hälfte der 1990er Jahre, Josef Pröll und Reinhold Lopatka um das Jahr 2010 und zuletzt Hans-Jörg Schelling – mit ihren Warnungen vor der überbordenden finanziellen Kosten der Bahn für das Bundesbudget überhaupt nicht Gehör verschaffen konnten.

Im Jahre 1986 wurde im damaligen Arbeitsübereinkommen der Regierung der Budgetsanierung oberste Priorität zugewiesen, wobei die öffentliche Verschuldung in Österreich damals bei 49,0 % des BIP lag (Finanzschuldenbericht 1987). Die neue Bundesregierung beginnt ihr Konsolidierungswerk bei einem Schuldenstand, der fast dreißig Prozentpunkte höher liegt. Wenn es nicht gelingt, die offenen Geldschleusen beim Bahnausbau zu schließen, ist die Budgetpolitik der Regierung zum Scheitern verurteilt.

Dkfm. F. Fally

**Vereinigte Bürgerinitiativen
Schwarzatal - Region Semmering**
Kontakt: Dkfm. F. Fally
A. Baumgartnerstr. 44/A1/264
1230 Wien
Tel : 01-667 71 51, Fax: 01-667 71 516



Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Herr BM Hofer
Radetzkystraße 2
1030 Wien

DER EINZELNE IST MITVERANTWORTLICH
FÜR DAS GANZE
DURCH ALLES, WAS ER TUT.
(Karl Jaspers)

Wien, 1. Februar 2018

Bahnausbau am Prüfstand

Sehr geehrter Herr Minister,

neue Besen kehren gut, sagt man. Und gerade in der Infrastruktur-Planung hat sich in den vergangenen Jahren einiges angesammelt, was dringend ausgemistet gehört. Wir haben die verantwortlichen Ressortchefs auch immer wieder darauf aufmerksam gemacht, sind damit aber leider nicht durchgedrungen. Daher setzen wir nun unsere Hoffnung auf Sie, weil Sie als neuer Ressortchef die Fehler, die in den letzten Jahren begangen wurden, unbefangen analysieren und hoffentlich auch korrigieren können.

Seit vielen Jahren investiert Österreich jährlich Unsummen in den Aus- und Neubau vor allem der Bahn-Infrastruktur, obwohl schon bei etwas näherer Betrachtung klar ist, dass der volkswirtschaftliche Nutzen dieser Investitionen nicht einmal ausreichen wird, wenigstens die Zinsen der Investitionssummen zu erwirtschaften, geschweige denn das aufgewandte Kapital zurückzuzahlen. Jeder Euro der investiert wird, macht das Land also ärmer.

Schlimmer noch: Die vielen Milliarden, die da verschleudert werden, werden nicht einmal die Wirtschaftlichkeit der Bahn verbessern, weil die geringen zu erwartenden Kostenvorteile durch die Neubaustrecken nicht einmal ausreichen werden, die damit auch zwingend verbundenen Betriebskostensteigerungen auszugleichen. Das System Bahn entwickelt sich dadurch zu einem Fass ohne Boden.

Wir erlauben uns daher, Ihnen ein paar aktuelle Anmerkungen zum Thema beizulegen und werden Sie auch in Zukunft gerne über unsere Sichtweise zur Thematik auf dem Laufenden halten.

Freundliche Grüße

Dkfm. Franz Fally

Semmering-Basistunnel: Das Versagen der Justiz

Die Zurückweisung der Revision gegen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung durch den Verwaltungsgerichtshof (VwGH) ist ein milliardenschwerer Justizirrtum, der zum größten finanziellen Schaden der Republik Österreich seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges führen wird.

Im Wesentlichen übt sich der VwGH nicht in Rechtsprechung, sondern in Abschreibübung: Denn er wiederholt über weite Strecken die Begründungen des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG), dessen Erkenntnis vom 26. Mai 2015 allerdings die fundierten Argumente gegen das Tunnelprojekt nicht inhaltlich widerlegen konnte; das BVwG beschränkte sich auf Leerformeln und übernahm als letzte „Verteidigungslinie“ eine sachlich unhaltbare Stellungnahme von Dr. Brigitta Riebesmeier, die völlig absurden Wachstumsprognosen der ÖBB und einen – in Wahrheit nur fiktiven - sonstigen Nutzen (zB regionalwirtschaftlich).

Der VwGH übernimmt unkritisch diese fragwürdige Begründung des BVwG, indem er schreibt:

„(D)ie Frage des gesamtwirtschaftlichen Interesses als auch jene der prognostizierten Verkehrszahlen (stellt) nur einen Teilaspekt der Beurteilung des öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens ‚Semmering-Basistunnel neu‘ dar (...). Es kann somit nicht als rechtswidrig angesehen werden, wenn das BVwG (...) auch weitere Aspekte, etwa die Frage des regionalwirtschaftlichen Nutzens oder der Fahrzeitverkürzung der Strecke Wien-Graz, in die Beurteilung des öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des "Semmering-Basistunnel neu" einfließen ließ.“

Damit wird aber die gesetzliche Bewilligungsvoraussetzung des „öffentlichen Interesses“ zum völlig inhaltsleeren Begriff, der willkürlichen Entscheidungen Tür und Tor öffnet. Denn wenn es sich nicht um ein objektiv feststellbares Interesse der Gesamtheit des Staates oder – in Abwägung aller Faktoren – zumindest einer qualifizierten Mehrheit handelt, dann lässt sich jedes kleine Partikularinteresse als „öffentliches Interesse“ darstellen. Dieser Linie folgend, brauchen sich künftig die ÖBB und das Verkehrsministerium mit der Begründungen von Bauvorhaben keine Mühe mehr zu geben: Wenn die lokalen Beherbergungsbetriebe und Würstelstände einer Region durch ein Bauvorhaben ausgelastet werden, übertrumpft dies jede gesamtwirtschaftliche Nutzenrechnung und jede Verkehrsprognose.

Zu den großen Entwicklungslinien abendländischer Kultur zählt die Herausbildung einer Rechtsstaatlichkeit, die gerade nicht von willkürlichen Einzel- und Herrscherinteressen abhängt. Dieser kulturelle Fortschritt ist aber bedroht, wenn sogar ein Höchstgericht nicht an der Wahrheitsfindung bezüglich des „öffentlichen Interesses“ interessiert ist und völlig nebulose, willkürlich herangezogene Einzelinteressen („regionalwirtschaftlicher Nutzen“, „Fahrzeitverkürzung Wien-Graz“) genügen lässt. Tatsächlich ist das Partikularinteresse, das hier bedient wird, nichts anderes als das finanzielle Interesse einer an einer Hand abzählbaren Gruppe industrieller Bauunternehmer und deren Netzwerkpartner und Mitprofiteure.

Dkfm. Franz Fally

20.01.2014

AV FF/sj

Wie man in Österreich mit (falschen) „Projektbegründungen“ Megatunnel à la Semmering durchsetzt.

Im Standard vom 15.01. konnte man lesen, dass die Eisenbahnbehörde im Ministerium bisher „nur augenscheinliche Fehler im Gutachten für ein Bauprojekt“ (Anm.: Dies hat natürlich eine besondere Bedeutung für die erforderliche Projektbegründung) zu prüfen hatte und dies erst in Zukunft laut VfGH machen müsste“, das ist wahrscheinlich das entscheidende Argument, warum dieser Semmering-Basistunnel überhaupt von der Behörde bewilligt werden konnte. Die Unterlagen für die Genehmigung (u.a. die wichtige Projektbegründung) beruhen nämlich auf falsche Annahmen (Prognosen) und hat dies auch in der Verkehrsentwicklung der letzten 5 Jahre seine Bestätigung gefunden.

Der zweite gravierende Fehler ist, wie aus einem Vortrag des für Verkehrszahlen und Prognosen u.a. zuständigen Dipl.-Ing. Thomas Spiegel (BMVIT) am 6. Mai 13 in der Wirtschaftskammer hervorgeht, dass „für zukünftige Verkehrsprognosen für das BMVIT... das Verkehrsmodell für Österreich, das derzeit noch am Stand von 2008/2009 ist, jedoch laufend aktualisiert werden soll“, d.h. bis jetzt gilt offenbar noch immer der Stand von 2008/2009, oder? Wenn man nun die Verkehrsentwicklung von 2008 bis 2013 genauer unter die Lupe nimmt, merkt man, dass es seither überhaupt nicht zu Zuwächsen beim Schienenverkehr, sondern wahrscheinlich sogar zu Rückgängen am Semmering gekommen ist (siehe gesamtösterreichische Schienenverkehrsentwicklung). Daraus hätte wohl die Behörde schließen müssen, dass sich die Projektbegründung für dieses Megaprojekt einschneidend verändert hat (schließlich ging man bei der Projektbewilligung bis 2025 von einer Steigerung von 57% allein für den Güterverkehr aus, beim Personenverkehr rechnete man sogar mit Steigerungen von 90%!) und dass schon aus diesem Grund die Notbremse gezogen hätte werden müssen. Dies ist schließlich auf der ganzen Welt üblich, denn für den Baubeginn eines Projektes ist ja nicht die Bewilligung maßgebend, sondern der endgültige Baubeschluss. Und wenn sich zu diesem Zeitpunkt (2011) schon andere Entwicklungen abgezeichnet haben, hätte man wohl dies als Behörde den Entscheidungsträgern (Regierung) pflichtgemäß nahebringen müssen, noch dazu wo es um das größte Bauprojekt ging, das nun in Österreich seit 1945 in der Steiermark bzw. Niederösterreich realisiert werden soll. Dies ist offenbar nicht geschehen, denn sonst würde man nicht erst jetzt von einer Aktualisierung des Standes von 2008/2009 sprechen.

Wie „genau“ die für die Prognosen zuständige Behörde im BMVIT arbeitet, geht wohl auch dadurch hervor, dass gerade bei den Angaben der Verkehrsentwicklung über den Bahnverkehr am Semmering (zusammengestellt von dem Büro HERRY, „Verkehr in Zahlen 2011“ – unter Betreuung von drei Mitarbeitern des BMVIT, darunter Spiegel) ein gravierender Fehler unterlaufen ist, indem man bei der Veränderung des alpenquerenden Güterverkehrs 99-09 über dem Semmering irrtümlich 74,7% als unrichtig nicht erkannt hat, statt richtigerweise nur 5,2%!!! Dieser Rechenfehler wurde erst 2 Jahre später aufgrund des Hinweises eines Privaten heimlich, still und leise korrigiert.

Ein derartiger Rechenfehler zieht schwerwiegende Auswirkungen nach sich, denn ganz sicher werden sich viele auf das erwähnte Rechenwerk „Verkehr in Zahlen 2011“ von HERRY verlassen haben, denn eine andere Informationsquelle über den alpenquerenden Güterverkehr ist nicht bekannt. Dies zeigt auch, dass z.B. beim kürzlichen Verkehrsinfrastruktur-Symposium noch im November 2013 (also nach der Korrektur, die im Juli vorgenommen wurde), Herr Prof. Felderer in seiner Funktion als wissenschaftlicher Beirat der Lobby-Organisation FUTURE BUSINESS AUSTRIA (Infrastruktur-Report 2014) noch fälschlicherweise davon sprach, dass „sich das Güterverkehrsaufkommen über dem Semmering und Wechsel seit 1994 verdoppelt hat und dass die Verkehrsprognose 2025+ .. eine weitere Steigerung um 80% voraussagt“. Wenn man nun bedenkt, dass dieser Infrastruktur-Report

von einem nicht geringeren als Herrn Präsident Leitl als „Fundgrube“ für die damals noch laufenden Regierungsverhandlungen angepriesen wurde, braucht man sich nicht zu wundern, wenn die Regierung nicht ein sofortiges Veto gegen den Beginn der Bauarbeiten am Semmering eingelegt hat und damit gleichzeitig ihren Bürgern große finanziellen Lasten (auch in Zukunft) von den Schultern genommen hätte, wofür es künftig sicher noch zu weiteren Steuererhöhungen kommen wird...

Es ist immerhin Felderer, der Präsident des Staatsschuldenausschusses, der unsere Regierung in einem Artikel in der PRESSE vom 16.10.2013 nahegelegt hat, nicht nur „die künftige Regierung sollte am Rahmenplan bis 2018 festhalten“, sondern auch behauptete „kein Geld für den Ausbau des Schienenverkehrs? Das stimmt nicht!“

Dkfm.F.Fally