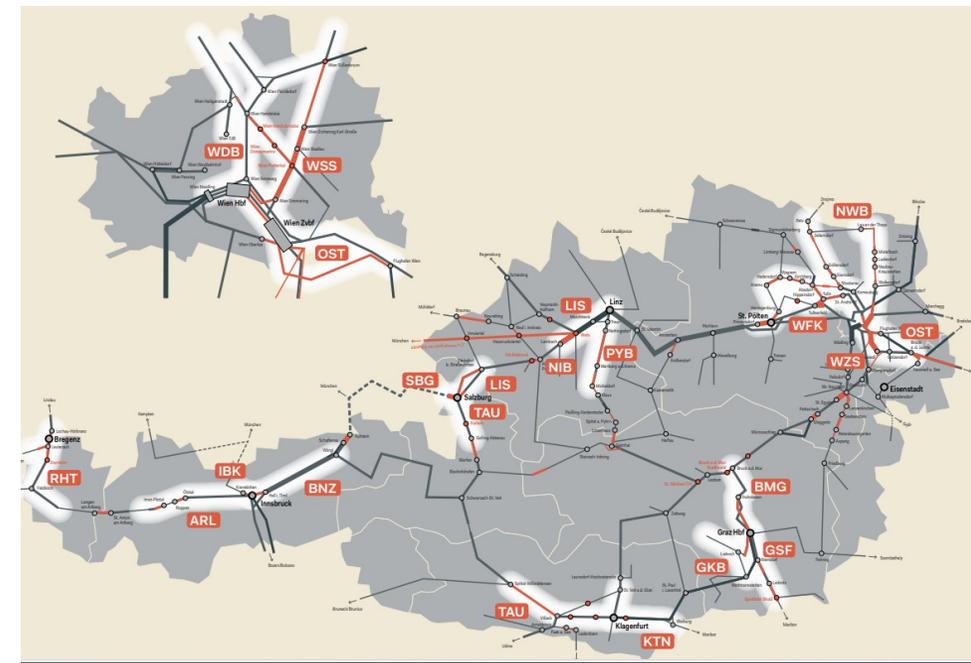


Kritiken und Anregungen zum Fachentwurf Zielnetz 2040

Stephan Steinbach

Kritik am Erstellungsprozess

- Keine ausreichende Einbindung von Stakeholdern und Öffentlichkeit
- Nach wie vor Wunschkonzert von Bundesländern
- Kein Bericht mit Daten, sondern nur Landkarten wurden veröffentlicht
- erarbeitet von BMK, ÖBB Infra & SCHIG
- Keine Synergien Schiene/Straße
- Keine Strategische Umweltprüfung Verkehr
- Bislang nicht einmal das Okay des Finanzministeriums



Wie macht es die Schweiz?

- Am 9.2.2014 Volksabstimmung pro FABI.
 - Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur
- Es beinhaltet einen neuen Bahninfrastrukturfonds und zwei Ausbauschritte. Seit dem 1.1. 2016 in Kraft
 - 1. Ausbauschritt wird 2025 vollendet sein (6,4 Mrd. Franken)
 - Gesamtpaket 12,89 Milliarden Franken bewilligt
- STEP Ausbauschritt 2035:
 - Behebung sich abzeichnender Engpässe im Eisenbahnnetz.
 - 35-seitige Broschüre



Ausbauschritt 2035

Der Bahn-Ausbauschritt 2035 (AS 2035) bezweckt, die sich abzeichnenden Engpässe im Eisenbahnnetz zu beheben. Für das Gesamtpaket hat das Parlament 12,89 Milliarden Franken bewilligt.



Mit dem Ausbau des Lötschberg-Basistunnels schafft der Bund die Voraussetzung für den InterCity-Halbstundtakt zwischen Bern und dem Wallis.
© BLS

Das schweizerische Bahnsystem wird im Sinne der rollenden Planung schrittweise ausgebaut. Im aktuellsten Paket, dem Ausbauschritt 2035 (AS 2035) hat das Parlament im Jahr 2019 Investitionen von 12,89 Milliarden Franken bewilligt. So kann das Angebot sowohl im Fern- wie auch im S-Bahn-Verkehr weiter verdichtet und an die stark steigende Nachfrage angepasst werden. Ermöglicht werden auch Ausbauten bei Privatbahnen und für den Güterverkehr.

Dokumentation

Stand Eisenbahn-Ausbauprogramme

Übereinstimmung der zukünftigen Bahnentwicklung mit den räumlichen Entwicklungszielen

[Bericht: Bewertung Module \(PDF, 4 MB, 31.10.2018\)](#)

[Bericht: Modulbildung \(PDF, 1 MB, 31.10.2018\)](#)

[Bericht: Eingangsprüfung \(PDF, 1 MB, 31.10.2018\)](#)

Rechtsgrundlagen

Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035

Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2035

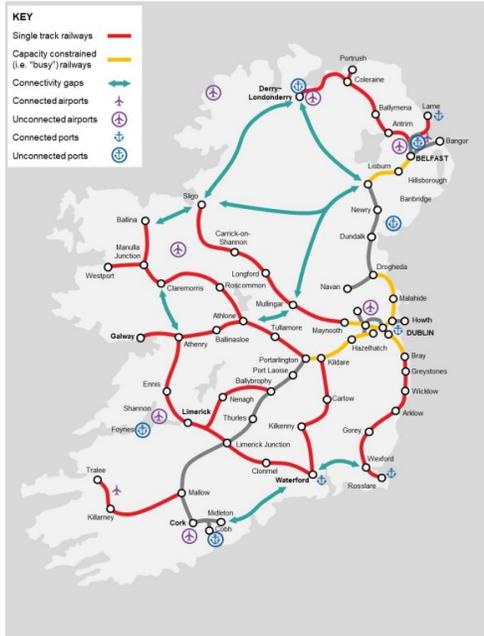
Beratung im Parlament (Geschäftsnummer 18.078)

[Botschaft AS 2035 \(PDF, 2 MB, 04.12.2018\)](#)

[Ergebnisse der Vernehmlassung AS 2035 \(PDF, 1 MB, 30.10.2018\)](#)

Wie macht es IRLAND?

- **Grenzübergreifender Prozess für Republik und Nordirland**
- **Öffentliche Konsultationen von jeweils zwei Monaten**
- **Notwendiges Personal, Prozesse und Infrastruktur, Bevölkerung einzubinden.**
- **Strategische Umweltprüfung!**



- **Joint launch of Review** by Infrastructure Minister Nicola Mallon MLA and Transport Minister Eamon Ryan TD
7 April 2021
- **Phase 1:** Review of the current context and role of rail through policy review, data analysis, environmental considerations, development of rail case studies, and consultation to gauge stakeholder and public priorities.
 - **Consultants (Arup) appointed to complete Review**
July 2021
 - **Public and stakeholder consultation**
29 November 2021 - 21 January 2022
- **Phase 2:** Identification of different service and connectivity concepts to address issues and opportunities for rail, applying insights from Phase 1 to inform selection of potential options.
- **Phase 3:** Final appraisal of developed concepts.
- **Phase 4:** Completion of draft Final Report
- **Strategic Environmental Assessment (SEA)**
 - **Consultants (Arup) appointed to complete SEA**
May 2023
 - **SEA Applicability Screening Report: Mandatory SEA required**
Completed May 2023
 - **SEA Scoping**
Completed June 2023
 - **SEA Environmental Report and Appropriate Assessments**
Drafts for consultation completed July 2023
 - **Public Consultation of SEA including publication of Draft Report**
Consultation ran 25 July - 29 September 2023. Detailed analysis and consideration of the responses is currently underway.
- **Final Review** incorporating responses from consultation
It is currently anticipated the review will be finalised in Spring 2024. Publication will be subject to the necessary approvals in both jurisdictions.

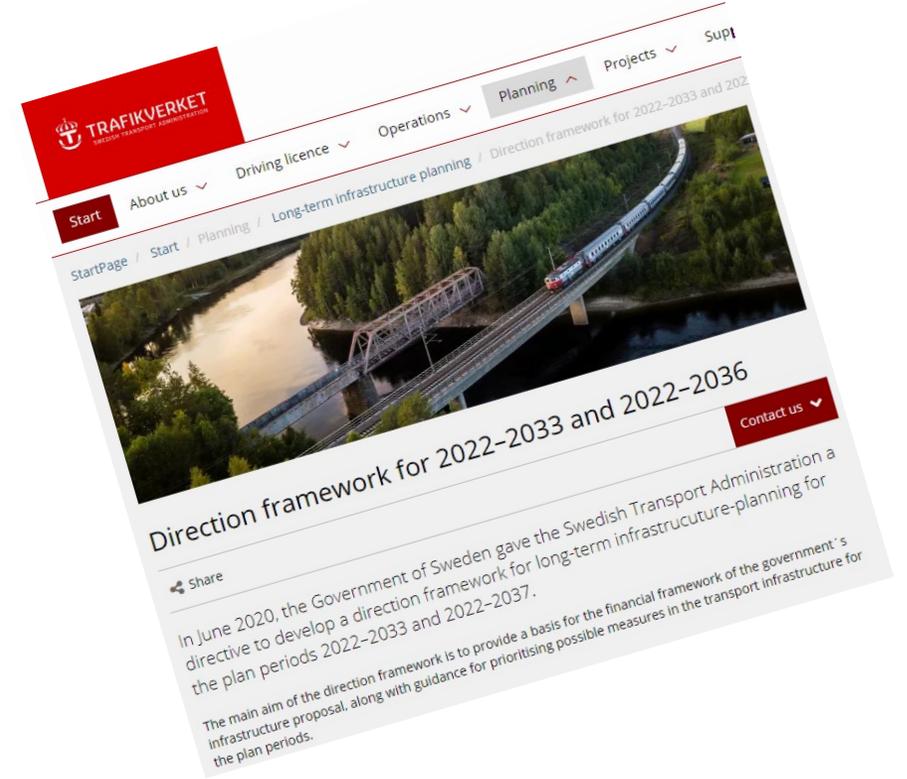
Wie macht es Schweden?

- **2010 Fusion zu "Trafiksverket"**

- von Banverket (ÖBB Infra),
- Vägverket (Asfinag),
- Sjöfartsverket (Via Donau),
- Luftfartverket (Luftfahrtbehörde, Austro Control)

- **Behörde hat die Aufgabe, Infrastruktur zu planen, bauen, betreiben/leiten, erhalten/warten, abbauen und eine längerfristige gesamtheitliche Verkehrsstrategie zu entwickeln.**

- **Hat einen gesamtgesellschaftlichen und ökologischen Auftrag. Es werden nicht zwei konkurrierenden Netzwerke nebeneinander aufgebaut.**



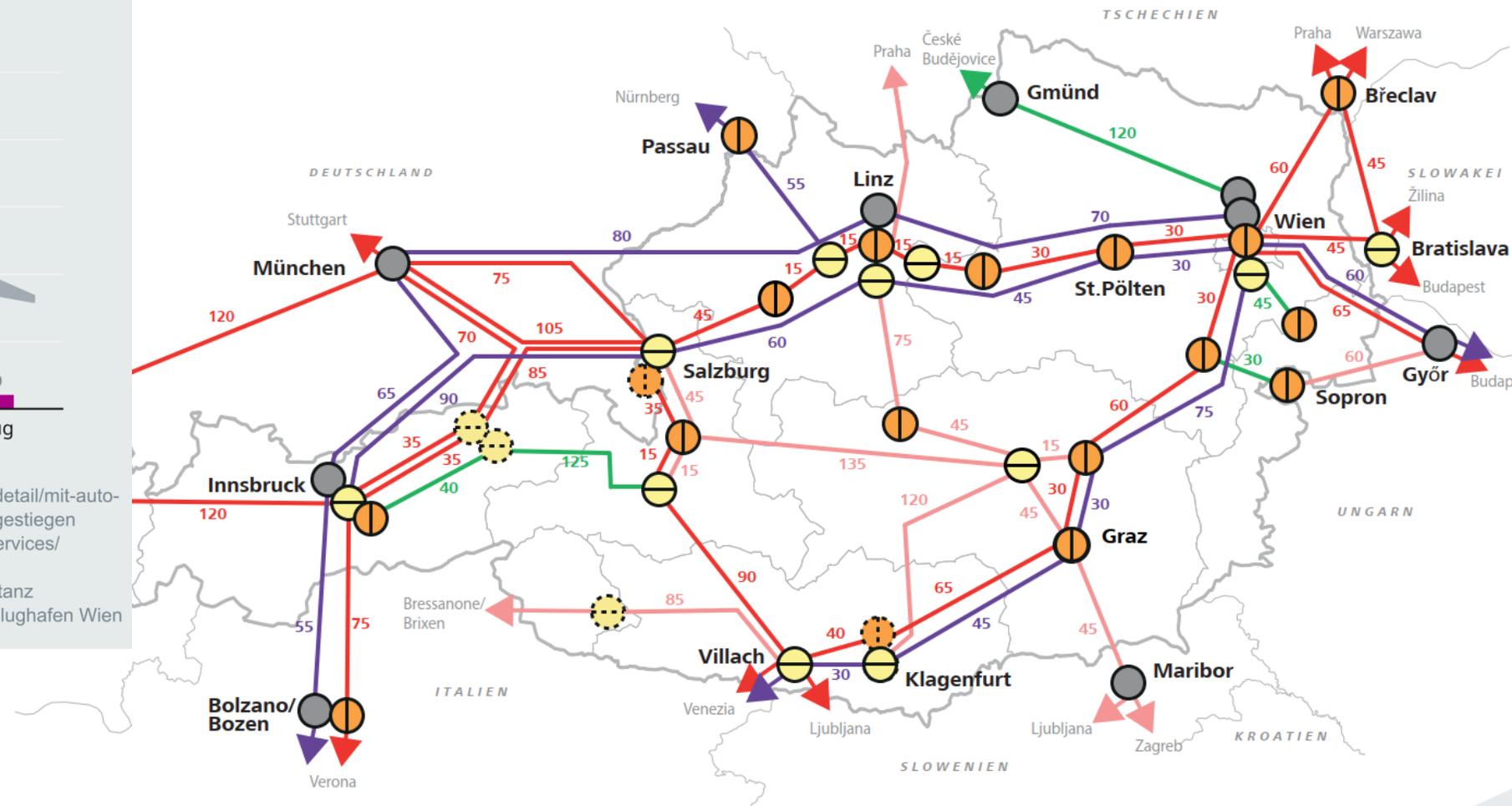
Kritik am Fokus

PERSONENKILOMETER IN ÖSTERREICH

zurückgelegte Distanz pro Jahr in Österreich nach Verkehrsmittel
2019/2018



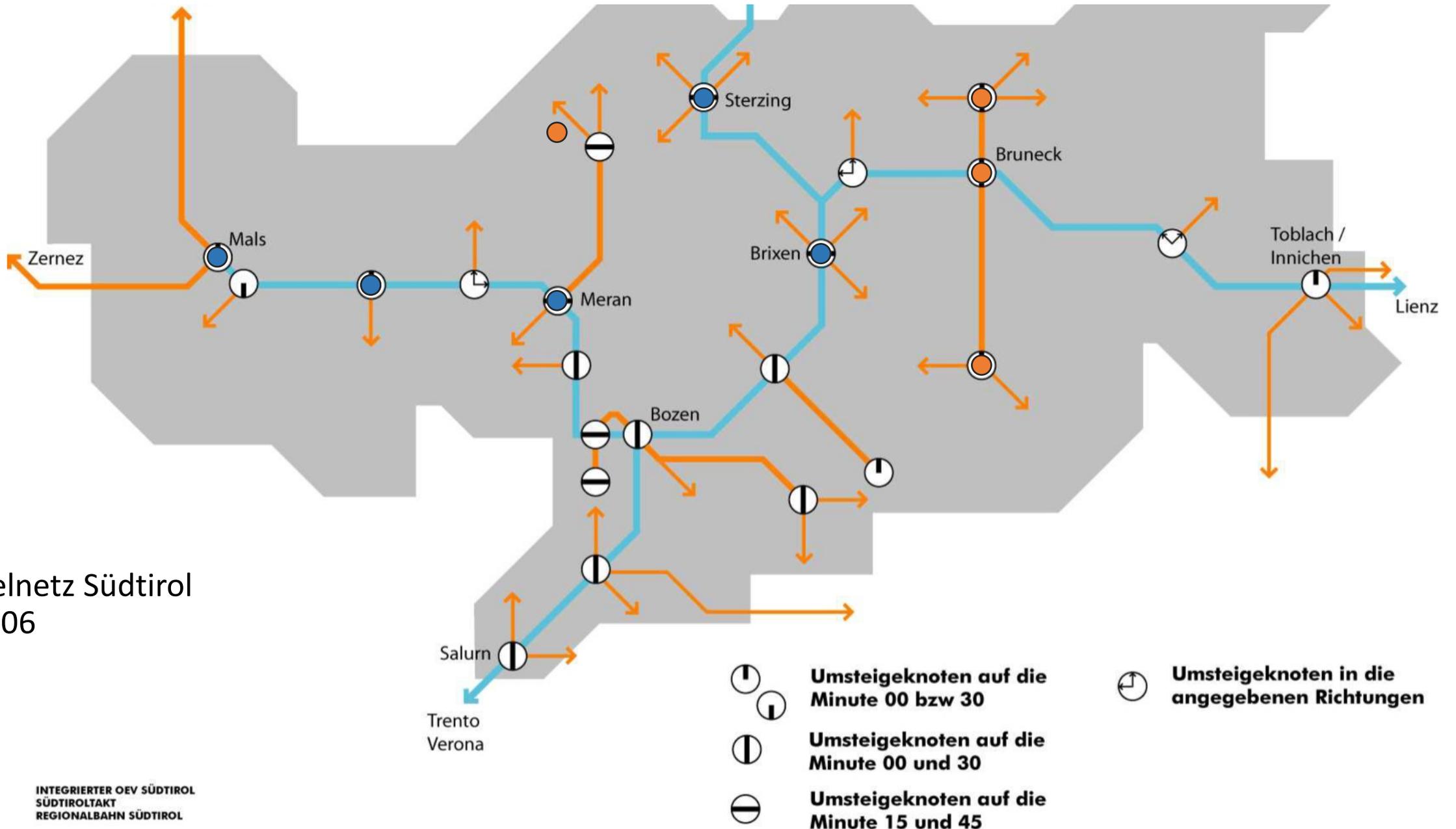
MIV nach VCÖ 2018 <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/mit-auto-gefahren-kilometer-sind-in-oesterreich-seit-1990-um-50-prozent-gestiegen>
 Bahn nach Statistik Austria <https://www.statistik.at/services/tools/services/publikationen/detail/1153>
 Flugzeug nach Statistik Austria 2019 mal durchschnittliche Flugdistanz (Österreich Anteil) von die 10 stärksten Destinationen 2018 nach Flughafen Wien



- MARKTSEGMENTE | Personenverkehr**
- FVB** Fernverkehr hochrangig beschleunigt
 - FVH** Fernverkehr hochrangig
 - FVI** Interregio
 - SNV** Schneller Nahverkehr

- Erläuterung | Knoten-Kanten-Modell**
- Knoten Min 00 und/oder Min 30
 - Knoten Min 15 und/oder Min 45
 - Asymmetrischer Knoten
 - Keine Knotenfunktion
 - 30** Kantenfahrzeit* in Min je Marktsegment (*inkl. Umsteigezeiten in den Knoten)

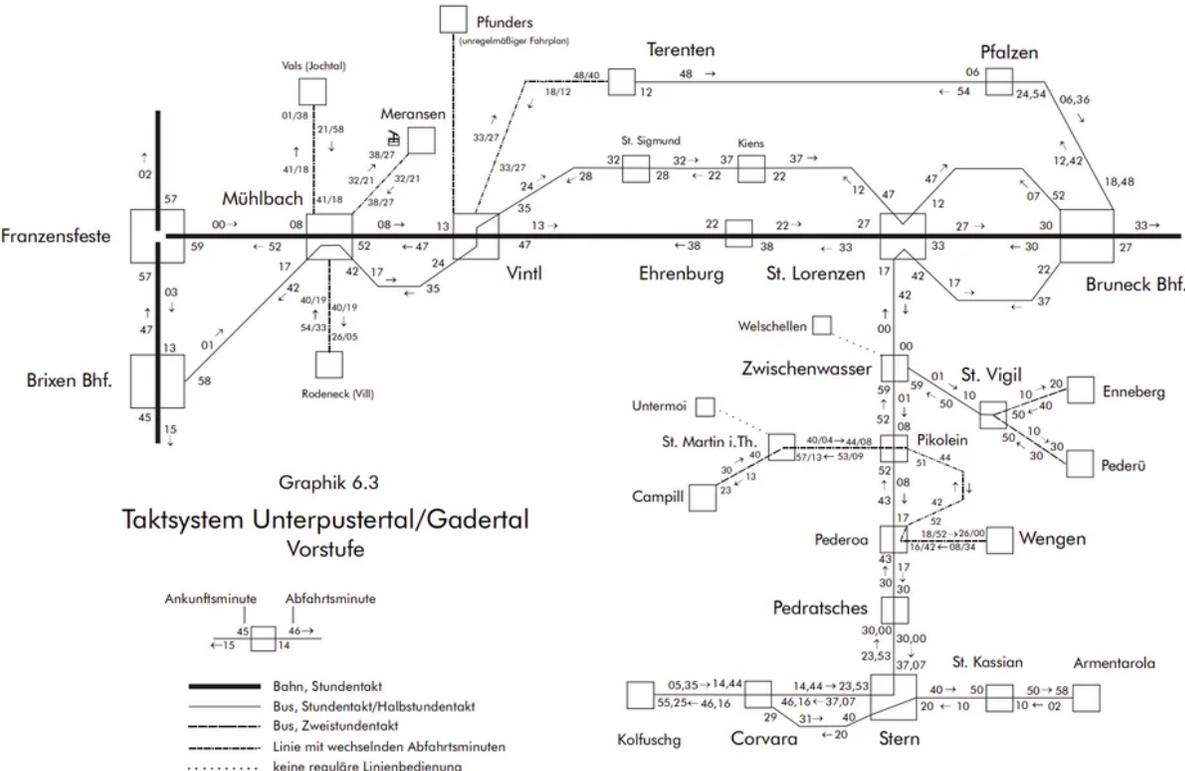
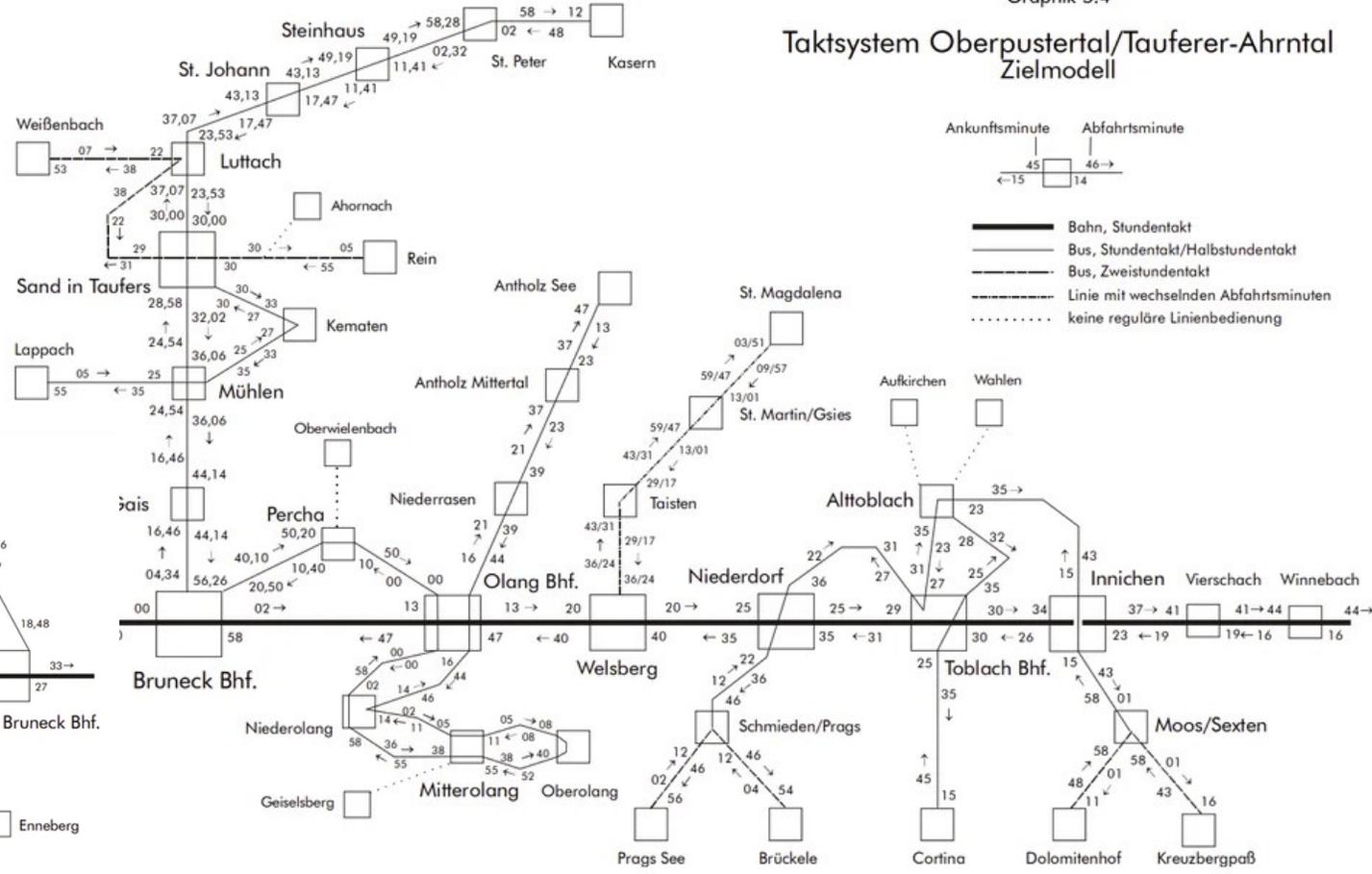
Kritik am Fokus – Regional Fokus fehlt



Kritik am Fokus – Regional Fokus fehlt

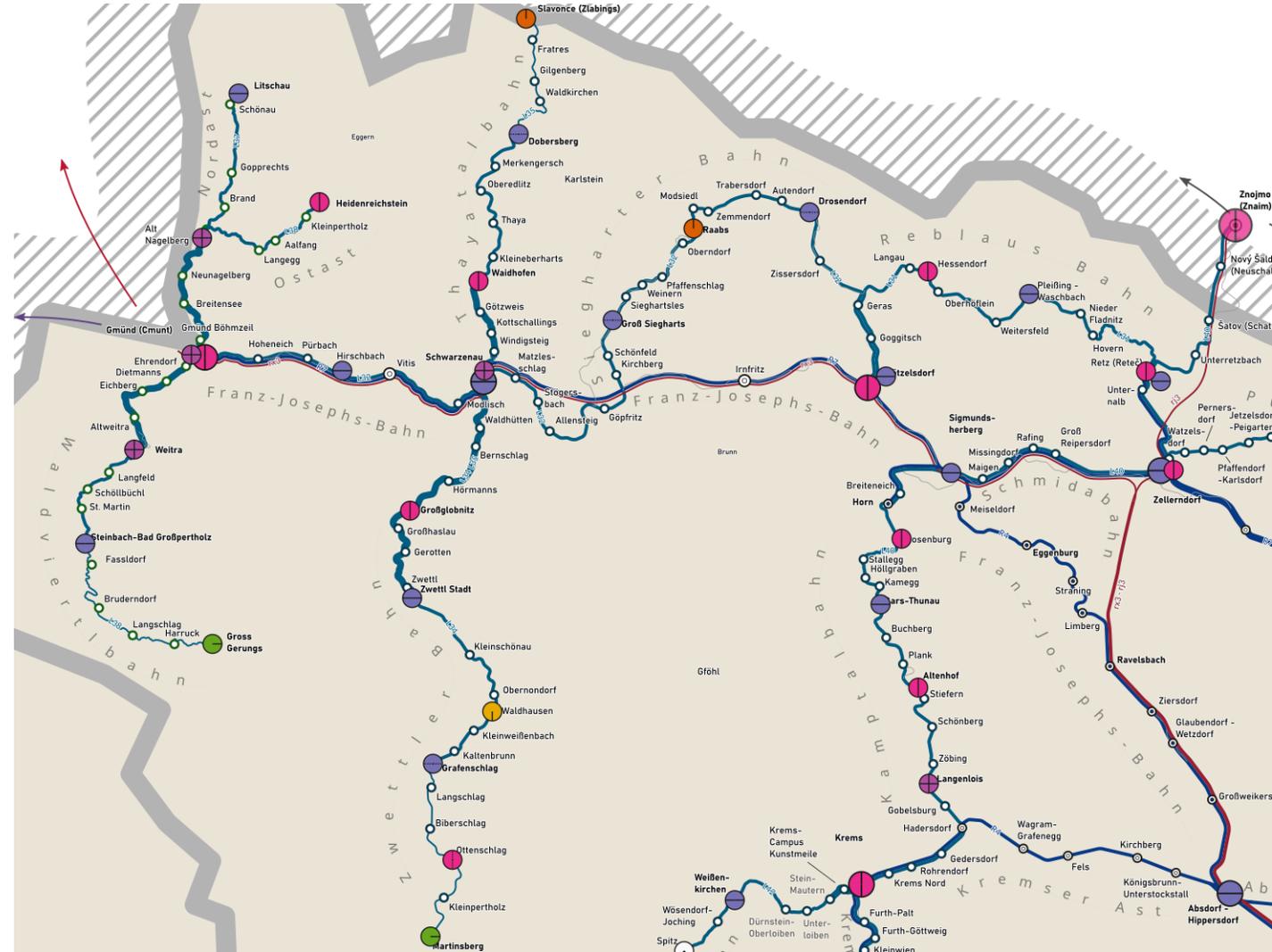
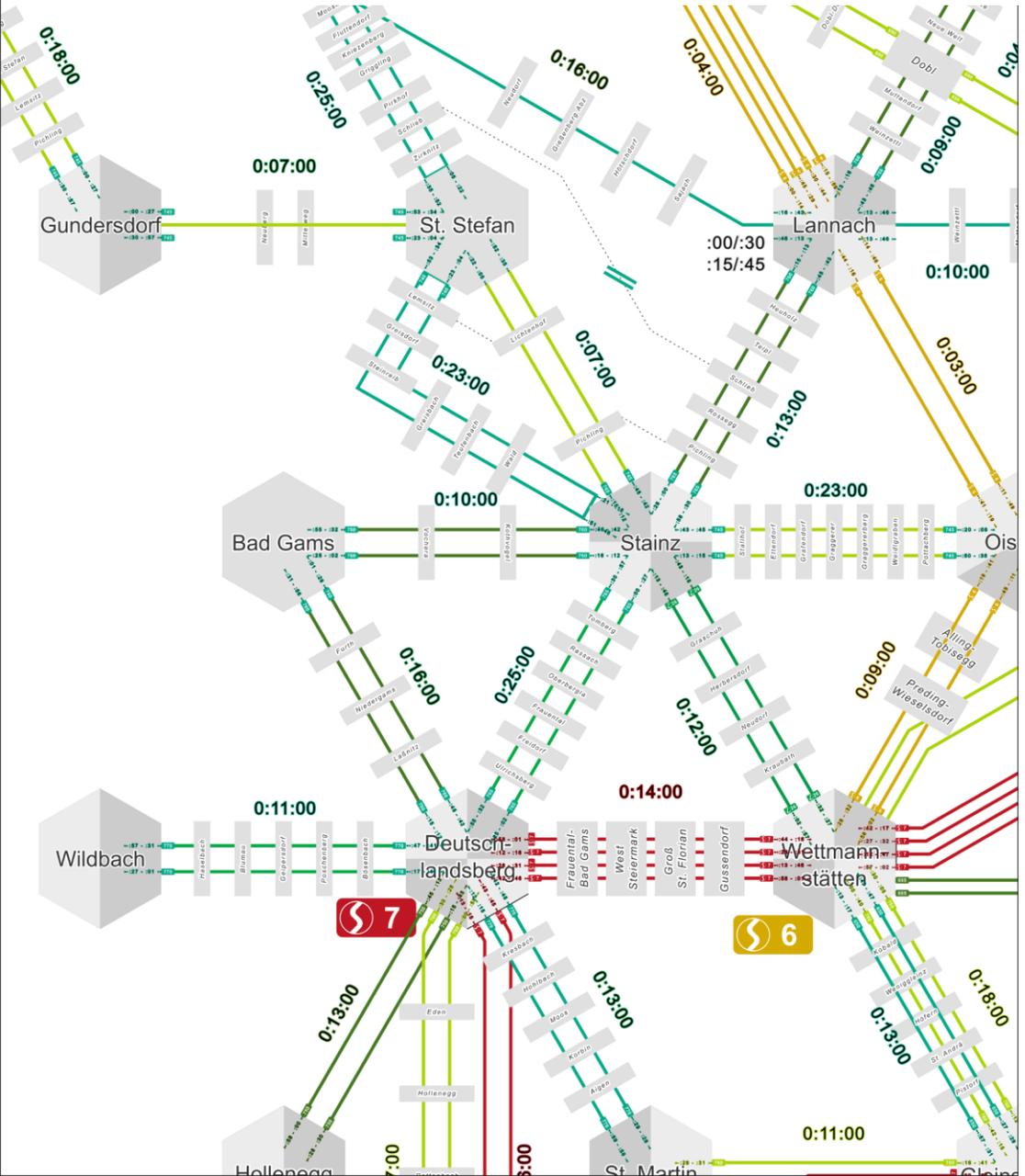
- Bus und Bahn Integration Süd Tirol 1996

Taktsystem Oberpustertal/Tauferer-Ahrntal Zielmodell

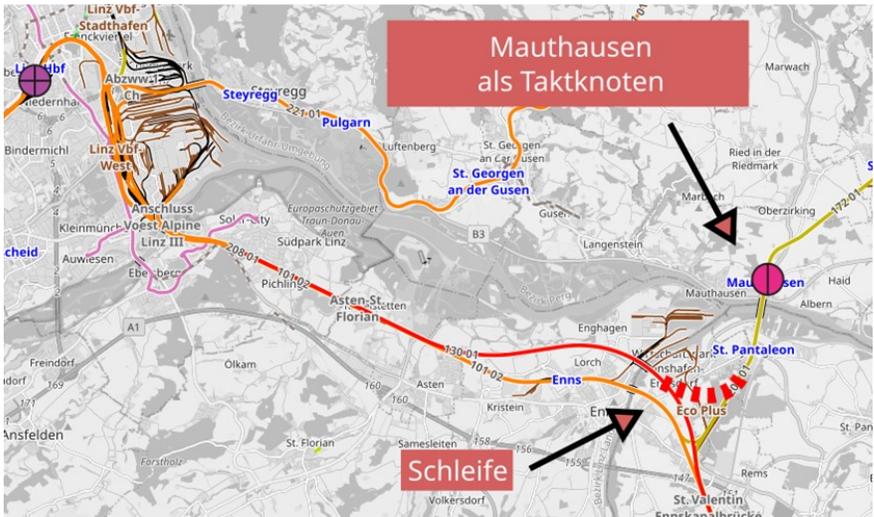
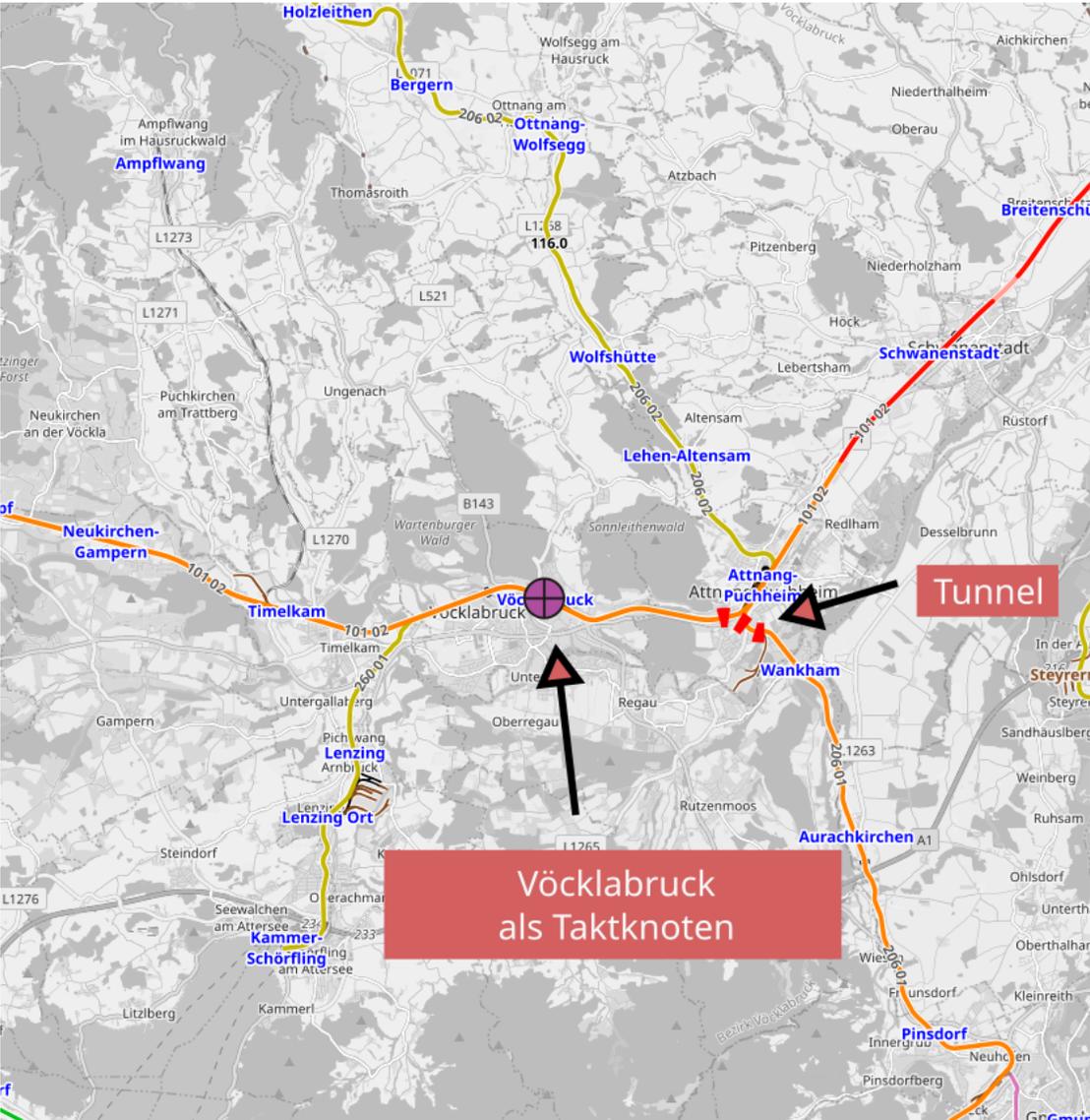
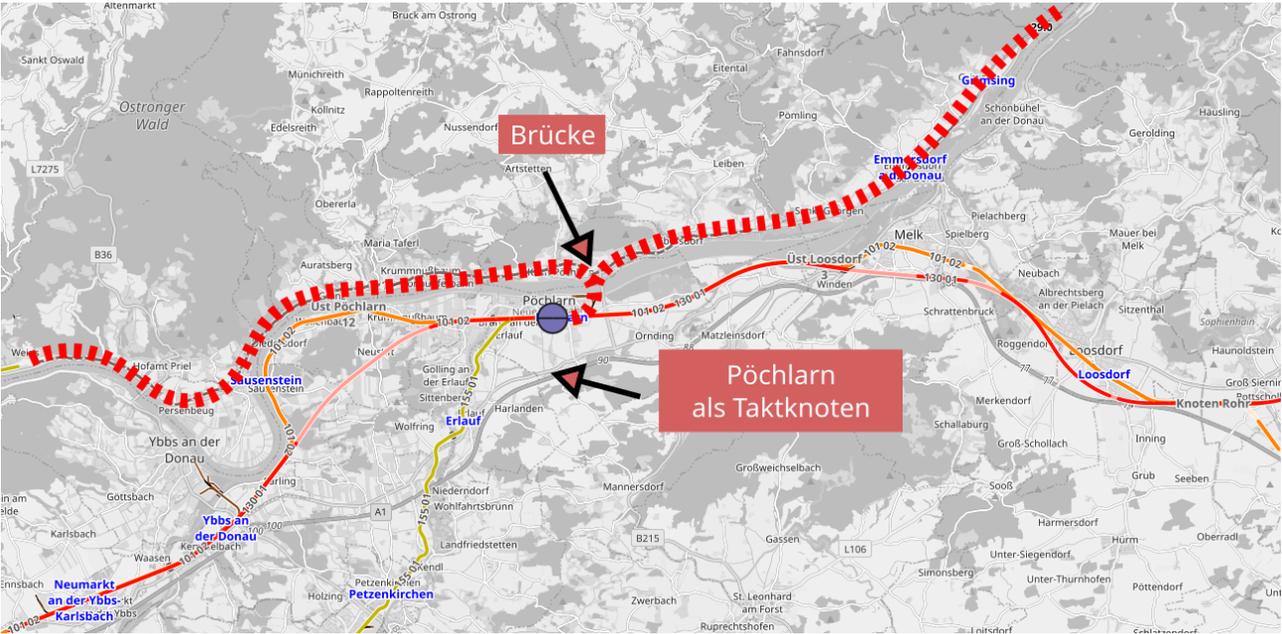


Graphik 6.3
Taktsystem Unterpustertal/Gadertal
Vorstufe

Kritik am Fokus – Regional Fokus fehlt

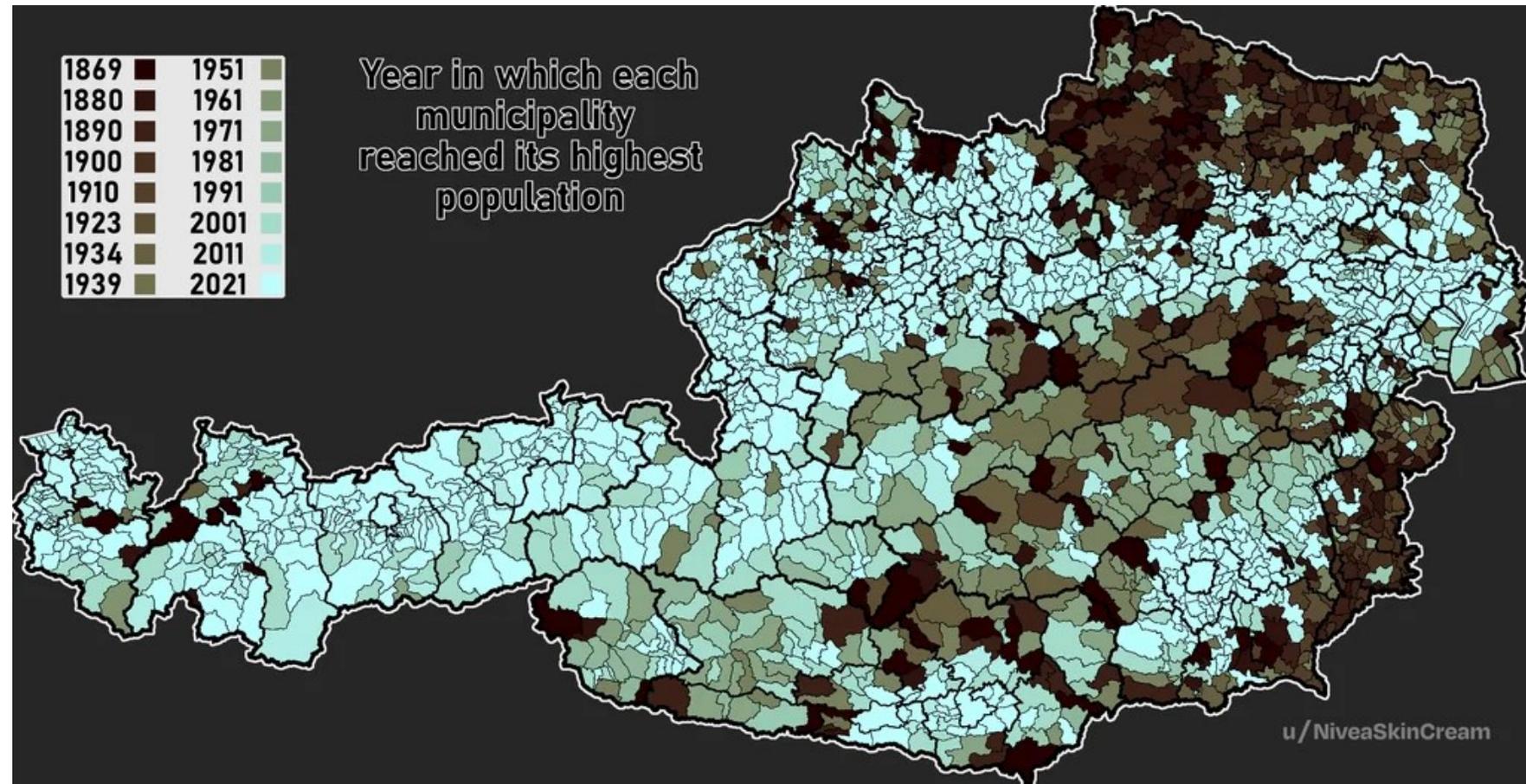


Kritik am Fokus – Regional Knoten



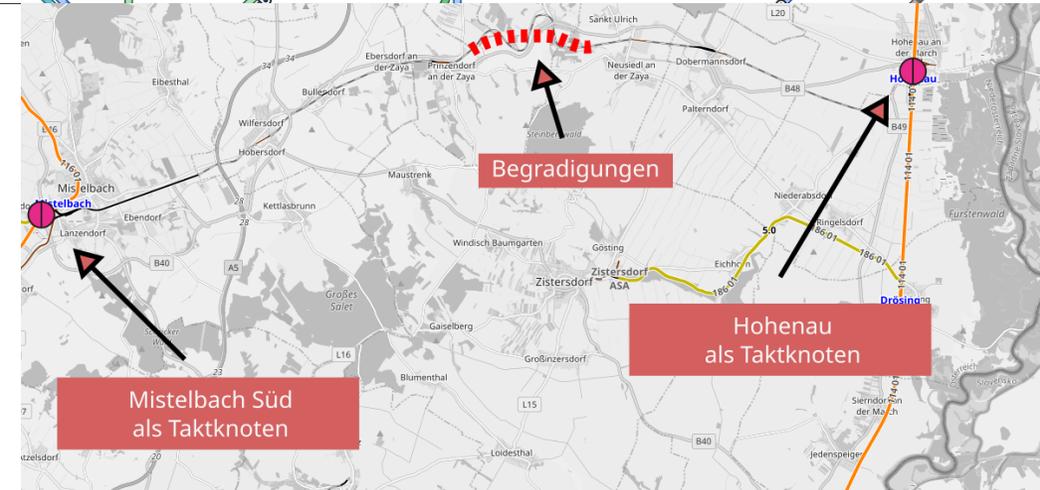
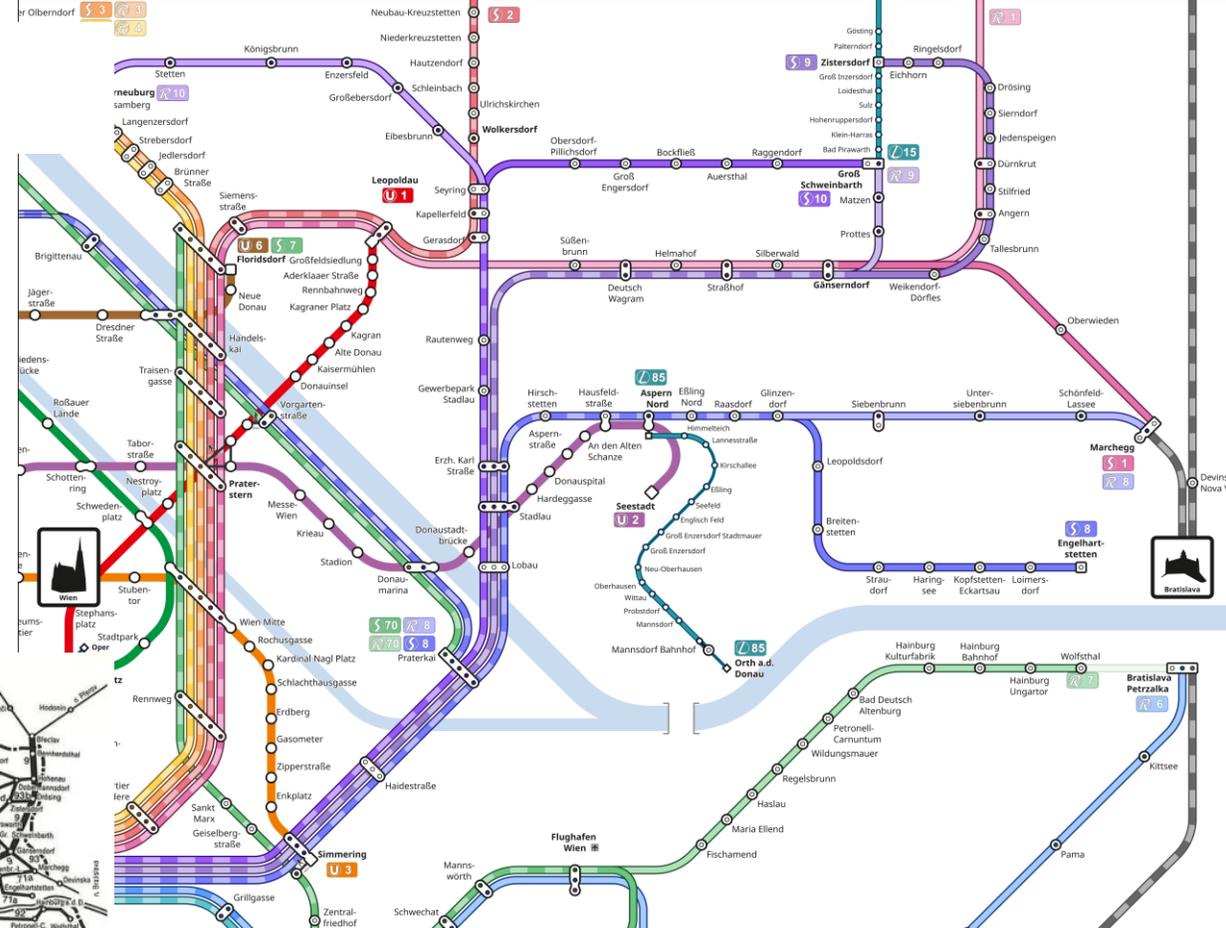
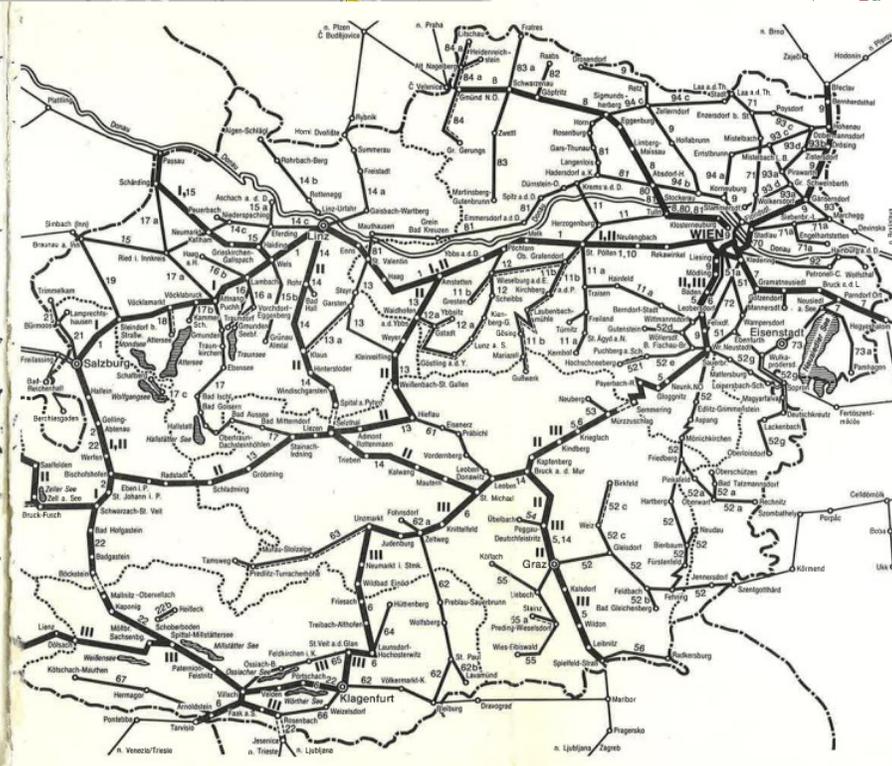
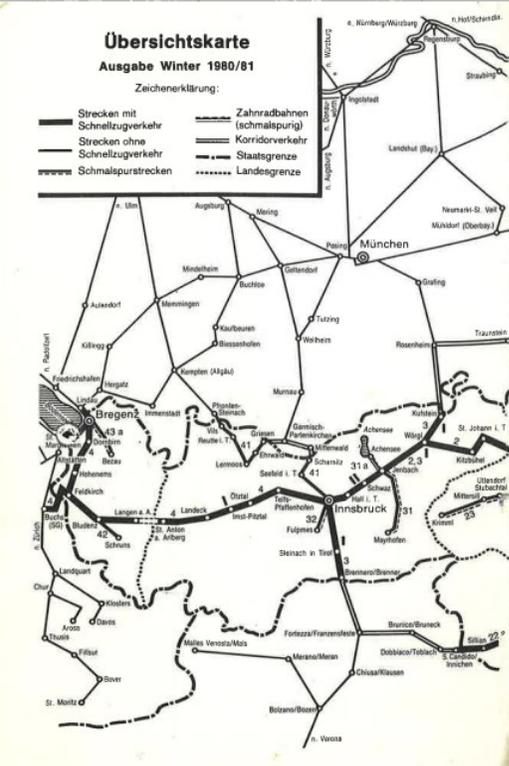
Kritik an der Methode

- Sind manche Regionen in Österreich nicht Kosten-Nutzen effektiv?
- Gewinner gewinnen weiter und Verlierer verlieren weiter.
- Eisenbahn Infrastruktur wird nicht als Regionale Entwicklungswerkzeug gesehen. Straße aber schon.



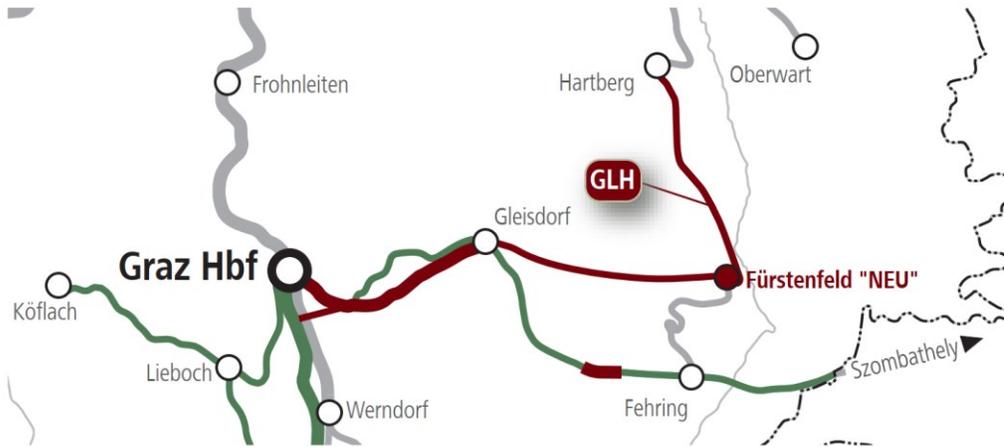
Kritik am Modul Auswahl

- Keine systematische Untersuchung ehemalige Strecken

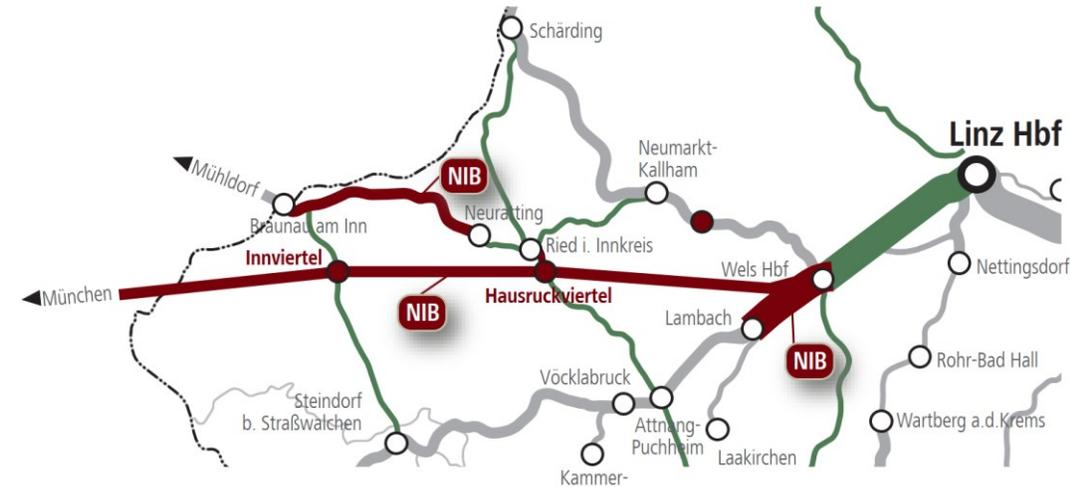


Kritik am Modul Auswahl

- Kombination von Kosteneffektiv und Kostenuneffektive Projekten, um gesamtheitlich ein Wert unter 1,0 zu erreichen. Z.B. hier 0,90

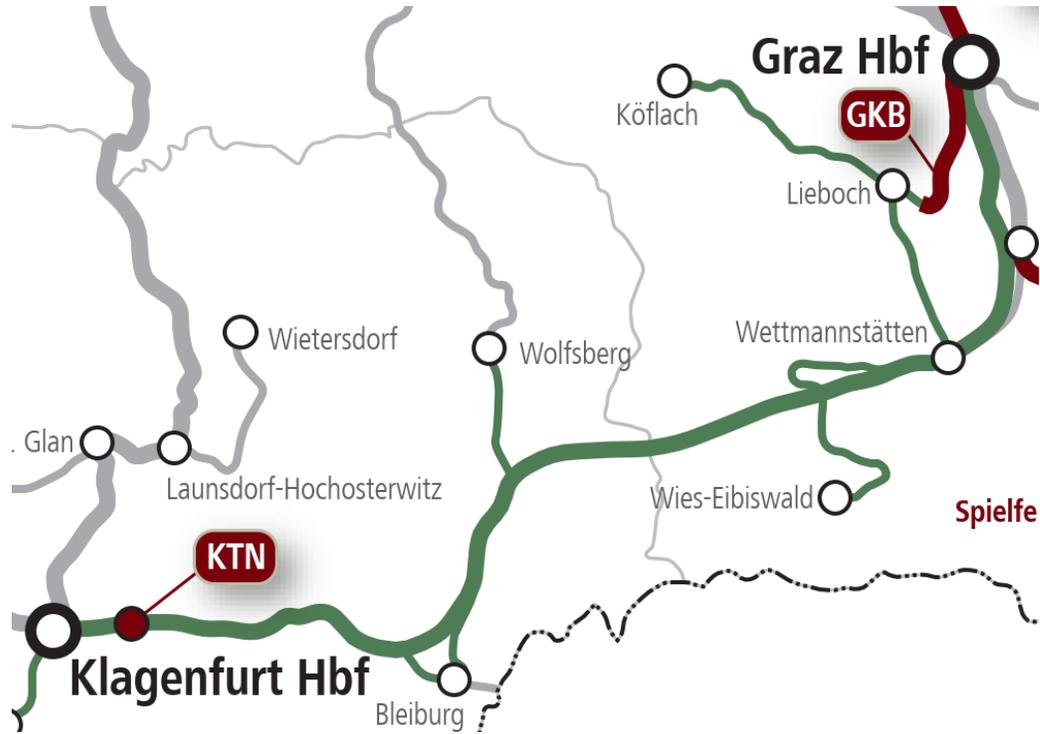


- Kombination von Kosteneffektiv und Kostenuneffektive Projekten, um gesamtheitlich ein Wert über 1,0 zu erreichen. Z.B. hier 1,06

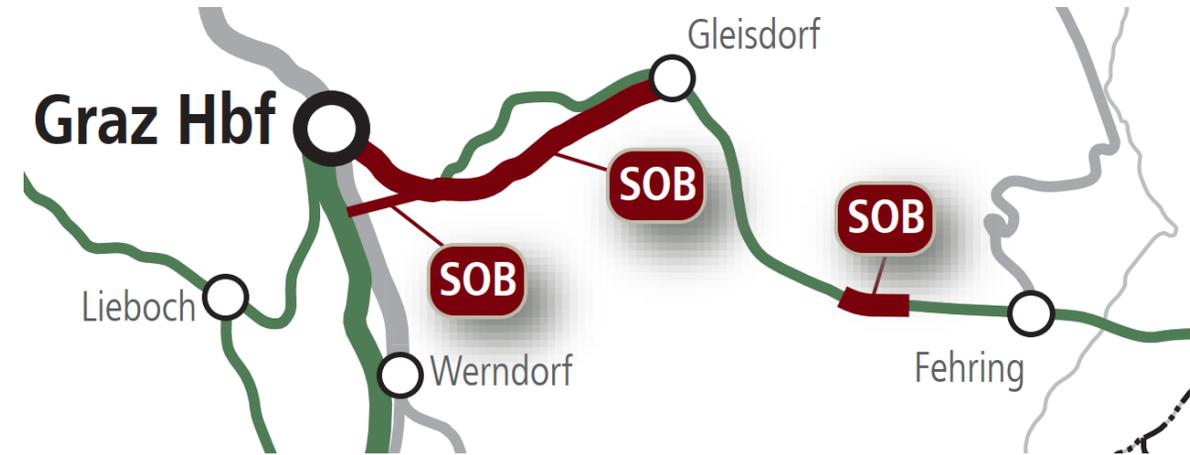


Kritik an der Transparenz und Nachvollziehbarkeit

- 135km (33% Tunnelanteil), Keine Trassenbündelung, kostet 46 Mio EUR pro km

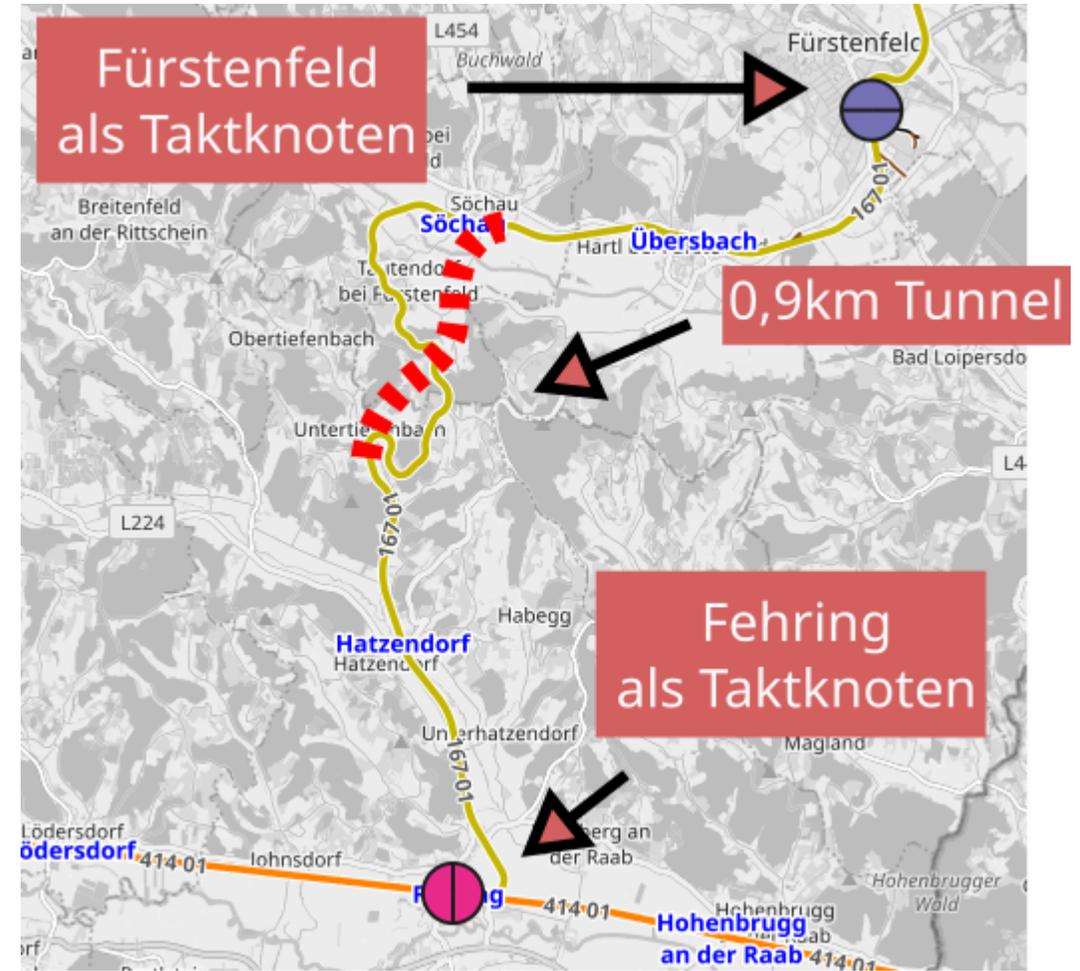
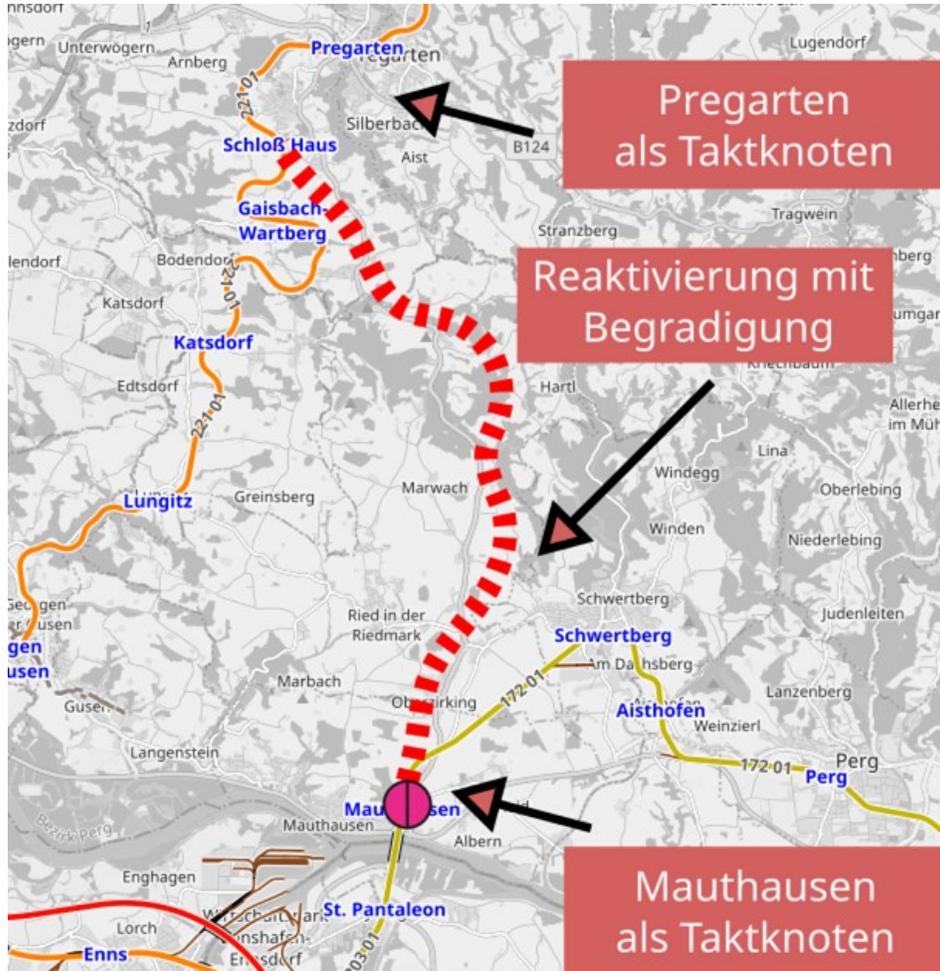


- Modul kostet 3,3 Mrd EUR, 5km Tunnel, 20km Neubaustrecke in Trassenbündel mit Autobahn (25% Tunnelanteil)



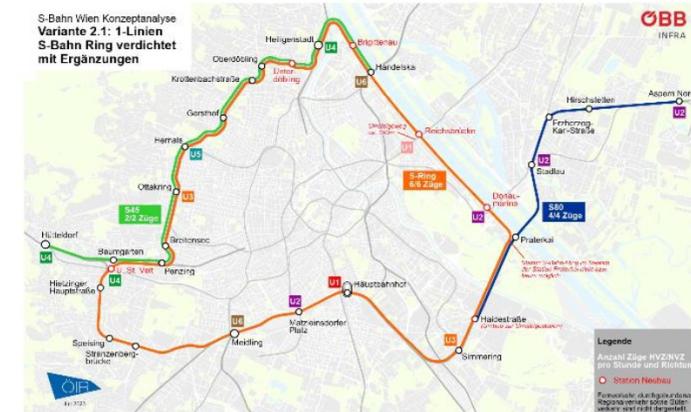
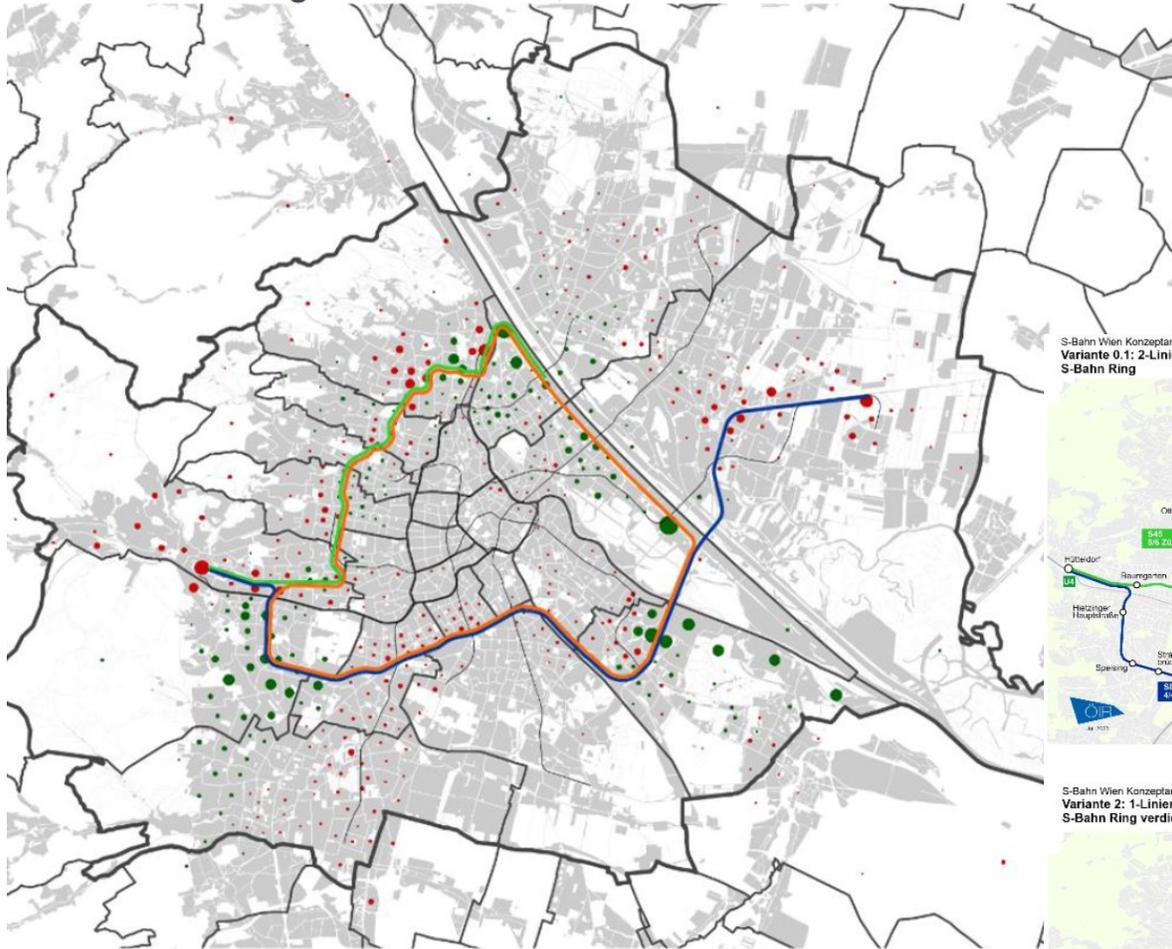
Kritik an der Transparenz und Nachvollziehbarkeit

■ Alternativ Varianten Untersuchung



Kritik an der Transparenz und Nachvollziehbarkeit

Verkehrswirksamkeitsmodellierung sind unplausibel



Danke für euer Aufmerksamkeit

Infos und Stellungnahmen

<http://www.zielnetz.at/>