

Die Grenzen der Schiene

ÖVP und Grüne wollen den Personen- und Güterverkehr ausbauen. Das Vorhaben stößt an seine Grenzen.

Von Tobias Kurakin

Im Regierungsprogramm haben ÖVP und Grüne der Bahn einen prominenten Platz eingeräumt. Von 1-2-3-Ticket über den Ausbau der Nachtzüge bis hin zur Intensivierung des Güterverkehrs auf der Schiene will die Regierung den Mobilitätsumstieg vorantreiben.

Rund 60 Prozent aller Wege in Österreich werden derzeit mit dem Auto zurückgelegt. Laut „Mobilitätsmasterplan 2030“ des Klimaministeriums sollen in acht Jahren ebenso viele Wege mit Öffi, zu Fuß oder mit dem Rad absolviert werden. Dem Klimaticket wird dabei eine zentrale Rolle zugesprochen.

Die Genese eines österreichweiten Jahrestickets für den öffentlichen Verkehr war zu Amtsantritt der Regierung bereits 14 Jahre alt. Türkis-Grün hat das Vorhaben mit dem Klimaticket letztlich auf Schiene gebracht. Laut dem Pakt von ÖVP und Grünen sollte damit „eine klimaschonende Alternative zum motorisierten Individualverkehr“ geschaffen werden. Zähe Verhandlungen mit den Verkehrsverbünden begruben zwar das 1-2-3-Modell, übrig blieb aber ein Jahresticket für ganz Österreich.

Die bisher 200.000 verkauften Tickets werden vom Klimaministerium als Erfolg gefeiert: „Wir sind mit den Verkaufszahlen des Klimatickets bisher äußerst zufrieden. Unsere ursprünglichen Berechnungen sind von rund 100.000 bis 110.000 Kunden im ersten Jahr ausgegangen.“ Das Ziel, vermehrt Pendler zum Um- bzw. zum Einsteigen zu bewegen, dürfte gelungen sein. 38 Prozent, der 9.500 Befragten gaben bei einer Umfrage des Verkehrsclub Österreich an, wegen des Klimatickets das Auto öfter stehen zu lassen und stattdessen auf den Zug zu setzen. In Niederösterreich, wo laut Eurostat-Studie von 2019 rund 28 Prozent der Bevölkerung aus dem Bundesland pendelt, wurden 51.000 Klimatickets verkauft. Nur in Wien wurden mit 63.000 verkauften Karten mehr Tickets verkauft.

Volle Züge trüben Freude über Klimaticket

Auf den Bahnstrecken des Landes macht sich dennoch Unmut breit. Überfüllte Züge hatten zur Folge, dass auch Kunden mit Ticket zum Aussteigen gezwungen wurden. Im Sommer wurde deshalb bereits über eine Reservierungspflicht debattiert. Im Durchschnitt sind die Fernreisezüge der ÖBB um 15 Prozent mehr ausgelastet als im bisherigen Rekordjahr 2019. Mehr Waggon anzuhängen, ist aber keine Option. „Die Bahnsteiglänge bestimmt die Länge der Züge. Die am stärksten ausgelasteten Züge sind traditionell unsere Railjets im Fernverkehr. Hier ist die maximale Länge mit zwei Railjets erreicht“, sagt ein ÖBB-Sprecher. Das Klimaministerium will die Sitzplatzkapazität im Fernverkehr bis 2030 um ein Drittel steigern. Zudem seien 41 neue Fernverkehrszüge in Produktion. 4,1 Milliarden Euro sollen in neue Züge fließen.

Dieses Geld soll dann auch dafür genutzt werden, dass auch Reiselustige zum Zug kommen.

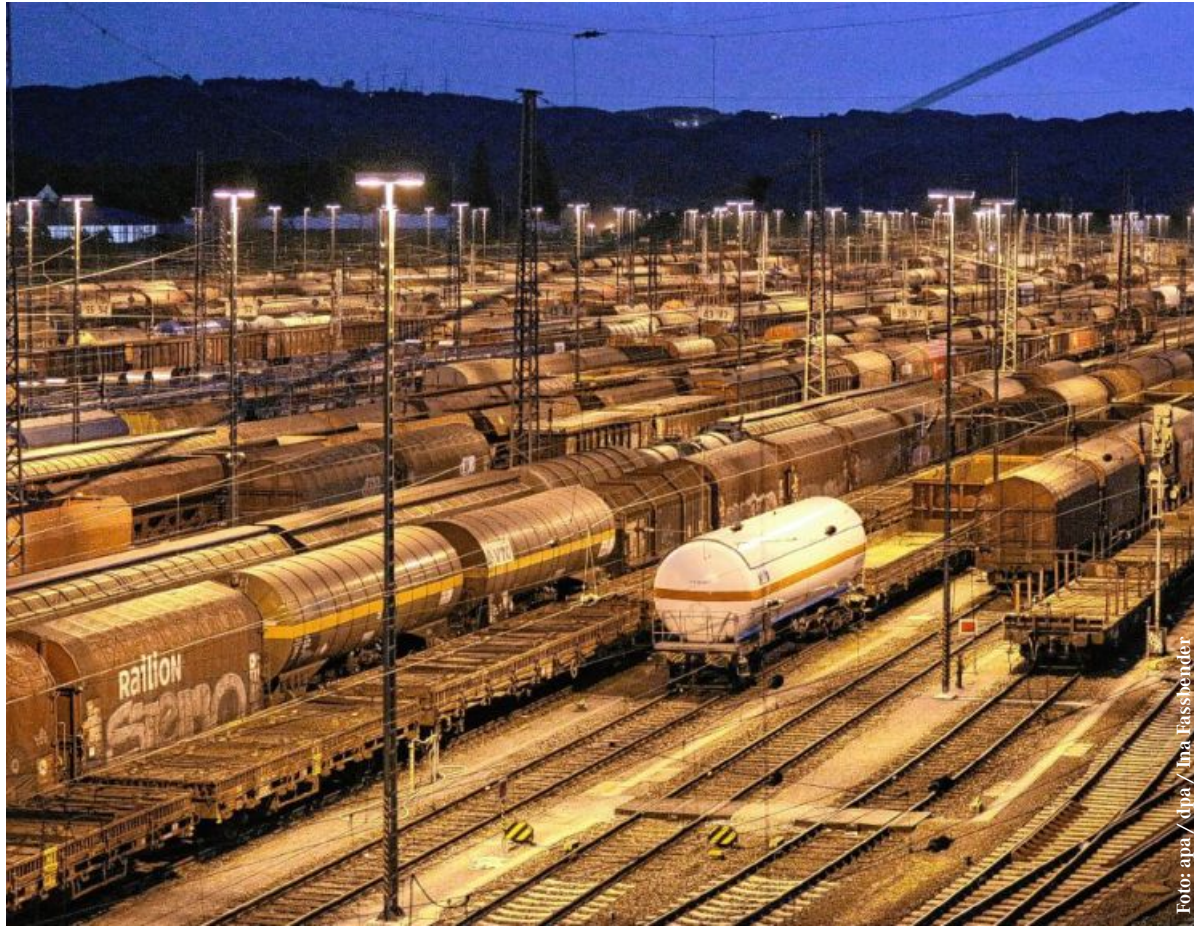


Foto: apa / dpa / Ana Fassbender

„Gerade auf der Kurzstrecke ist der Zug die Zukunft“, wird Verkehrsministerin Leonore Gewessler nicht müde zu betonen. „Attraktive Verbindungen mit Nacht- und Hochgeschwindigkeitszügen“ würden zudem innereuropäische Flüge „überflüssig machen“, so der Mobilitätsmasterplan. Die Konkurrenz ist stark. Im Jahr 2021 hoben durchschnittlich 51 Flüge in der Woche von Wien nach Paris ab. Der Nachtzug der ÖBB, der pro Richtung 13 Stunden länger unterwegs ist, fährt dreimal in der Woche und ist oftmals teurer. Mit Verweis auf den Komfort versuchen das Klimaschutzministerium und die ÖBB, die Vorteile des Zuges zu betonen.

Experte kontert Regierungsplänen

Die Reise für die Regierung ist aber noch lange nicht abgeschlossen. Durch neue Nachtzugarnituren soll dann die Kapazität des jährlichen Nachtverkehrs von 1,5 Millionen Passagiere auf 3 Millionen verdoppelt werden. Würde das gesteigerte Angebot so gut angenommen werden, wie das bestehende, könnte die Preislücke zwischen Bahn- und Luftverkehr kleiner werden. Ein erster Schritt diesbezüglich ist mit der Abschaffung der Umsatzsteuer auf grenzüberschreitende Bahntickets gesetzt worden. Bezüglich des Taktes wird der Zug aber nicht zum Flugzeug aufschließen. Es würde mehr dahinterstecken als nur die Ausstattung und Kapazität der Züge. So braucht es für jeden Nachtzug Personal, das den Landessprachen der Zieldestination mächtig ist. Gleichzeitig gilt es, die technischen Systeme im europäischen Bahnnetz zu harmonisieren.

Nicht nur im Personenverkehr setzte sich die Regierung in ihrem Pakt ambitionierte Ziele. Auch der Güterverkehr, der laut Prognosen bis 2045 um 40 Prozent zunehmen wird, soll vermehrt auf die Schiene verlagert werden. „Der Güterverkehr hat großes Potenzial, einen wesentlichen Beitrag für die Erreichung der Pariser Klimaziele zu leisten.“ Bis 2040 will man dafür bestehende Güterstre-

cken ausbauen und neue schaffen. Von 2023 bis 2028 stellt die Regierung 19 Milliarden Euro für einen Rahmenplan bereit, der laut ÖBB „in den Ausbau und die Qualitätssicherung des Schienennetzes“ fließen wird.

Aus Sicht von Sebastian Kummer, Vorstand des Instituts für

Transportwirtschaft und Logistik an der Wirtschaftsuniversität Wien, sind die Bestrebungen der Regierung aber nicht umsetzbar. Das Ziel der Bundesregierung, einen Marktanteil der Schiene von 40 Prozent bis 2040 zu erzielen, sei „sehr unrealistisch“. Selbst wenn dieses Ziel erreicht würde,

wird der Straßengüterverkehr weiterhin wachsen. „Es wird häufig vergessen, dass es besonders wichtig ist, kurzfristige Erfolge zu erzielen und nicht nur utopische Ziele zu setzen“, so Kummer im Gespräch mit der „Wiener Zeitung“. Er sieht demnach weitere Anstrengungen zur Dekarbonisierung des Straßengüterverkehrs als Hauptaufgabe.

Armin Manutscheri vom Fachverband der Güterbeförderung in der Wirtschaftskammer betont, dass dafür zum einen die Infrastruktur von E-Mobilität weiter ausgebaut werden müsse und zum anderen auch die Möglichkeit von Wasserstoff in Betracht gezogen werden müsse. Eine „unbürokratische Lösung“ sei die Zulassung von sogenannten Gigalnern. Damit würde ein Viertel der CO₂-Emissionen und 600.000 Lkw-Fahrten eingespart werden. Das Ministerium hat sich aber dagegen ausgesprochen.

Trotz entgegenteiliger Zielsetzung ist der Schienengüterverkehr seit Amtsantritt der Regierung laut Kummer sogar zurückgegangen. Der Fachmann sieht beim derzeitigen Vorgehen ein Zeitproblem: „Jede Bahnstrecke, die wir jetzt anfangen zu planen, wird frühestens in 20, eher in 30 Jahren fertig. Wir brauchen aber viel früher Erfolge bei der Dekarbonisierung.“ Bis dahin dürfte der Zug für diese Bundesregierung schon abgefahren sein. ■

Einladung zur Veranstaltung „Österreichischer Demokratietag 2022“



Bild: Adobe Stock / Nurca!

Hilfe, Vertrauenskrise! Demokratie auf der Couch

Eine Kooperation der „Wiener Zeitung“, dem SORA Institut und der Central European University.

Politische Polarisierung, Korruption, Desillusionierung der Jugend, Aushöhlung der Öffentlichkeit: Demokratie erlebt eine tiefe Vertrauenskrise und ist ernsthaft bedroht. Wie kann dieser Bedrohung begegnet, Partizipation gestärkt und das Vertrauen in die Demokratie abgesichert werden? – Dies diskutieren Vertreter:innen aus Wissenschaft und Praxis am ersten Österreichischen Demokratietag.

Termin: 01. Dezember 2022, 13:00 – 18:30 Uhr
Ort: Central European University, Auditorium und Glass Hall, Quellenstraße 51, 1100 Wien
Livestream: www.wienerzeitung.at/demokratie
 Die Veranstaltung wird simultan übersetzt.

Begrüßung: Carsten Schneider, Vize-Rektor für Externe Beziehungen, CEU; Martin Fleischhacker, Geschäftsführer Wiener Zeitung; Günther Ogris, Geschäftsführer SORA Institut

Keynote: Andreas Schedler, CEU Democracy Institute

15:00 – 17:00 Uhr
Parallel Panels: Diskussionen mit Vertreter:innen aus Wissenschaft und Praxis

Panel 1: Lokale Vertrauensbasis?
 Städte als demokratische Innovatoren;
Panel 2: Vertrauenswürdig für alle?
 Ungleichheit als demokratische Herausforderung;
Panel 3: Jugend in der Vertrauenskrise?
 Demokratie der nächsten Generation.

17:00 – 18:45 Uhr

Schlussfolgerungen und Podiumsdiskussion:

Sigrid Maurer, Klubofrau der Grünen; Barbara Teiber, Vorsitzende GPA Gewerkschaft der Privatangestellten; Günther Ogris, Geschäftsführer SORA

Moderation: Walter Hämmerle, Chefredakteur Wiener Zeitung

Die Teilnahme ist kostenlos. Aufgrund der begrenzten TeilnehmerInnenzahl ist eine verbindliche Anmeldung notwendig.



QR-Code scannen oder E-Mail an events@wienerzeitung.at



WIENER ZEITUNG
 Zusammenhänge verstehen