

TU Forum

Schiene versus Straße

- Elementare Grundlagen
- Finanzrahmen und Randbedingungen
- Rechtliche Grundlagen und Praxis
 - Beispiel für die Schiene
 - Schlußfolgerungen

16.05.2007 1 H. Knoflacher

Überschreitung evolutionärer Erfahrungsgrenzen durch die Nutzung externer Energie im Verkehr

Das hat die Disziplinen im Verkehrswesen, die Raumordnung, die Ökonomen, die Politik und die Gesellschaft überfordert

6 – 8 Millionen Jahre 200 Jahre

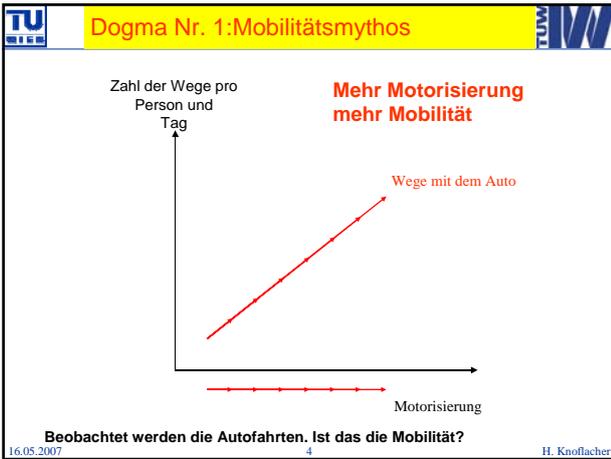
16.05.2007 2 H. Knoflacher

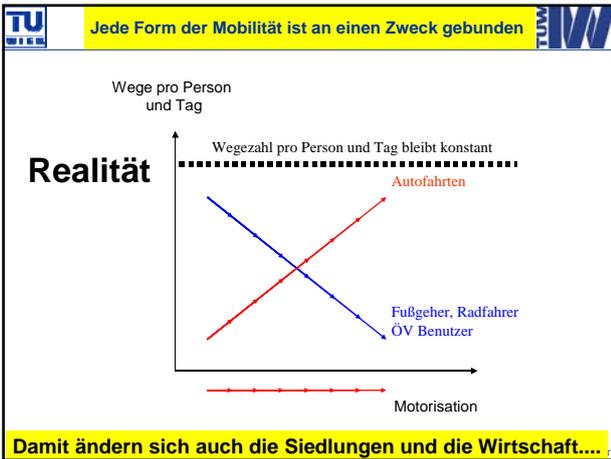
Elementare Grundlagen zum Verständnis der Wirkungsmechanismen des Verkehrssystems

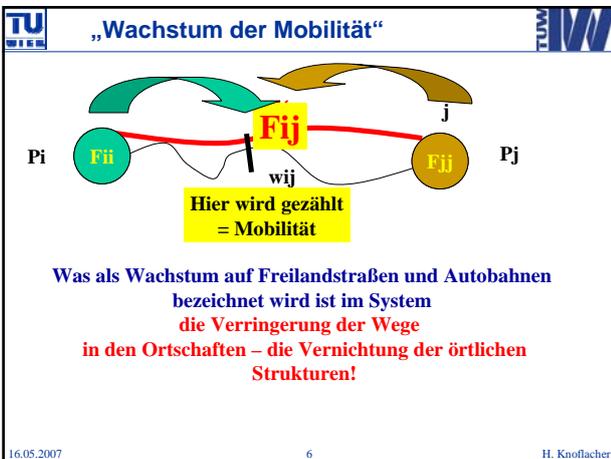
Herkömmliche Vorstellungen und Annahmen

- Mobilitätswachstum
- Zeiteinsparung durch Geschwindigkeiten
- Freiheit der Verkehrsmittelwahl

16.05.2007 3 H. Knoflacher

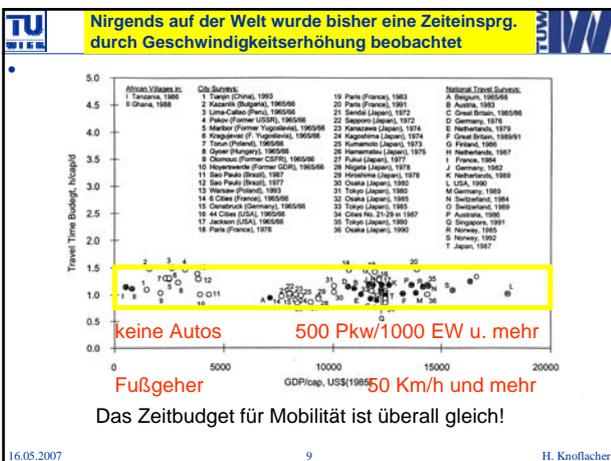


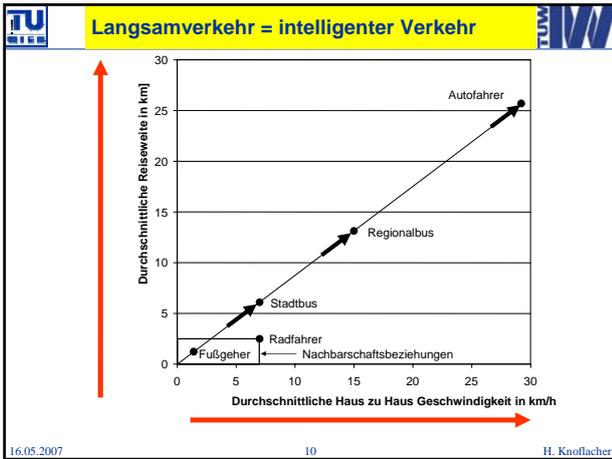


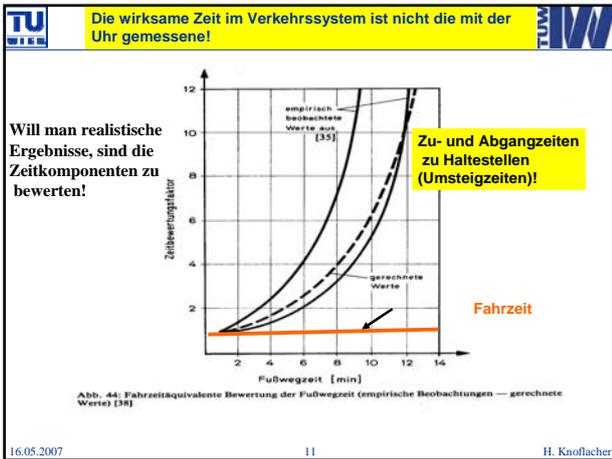


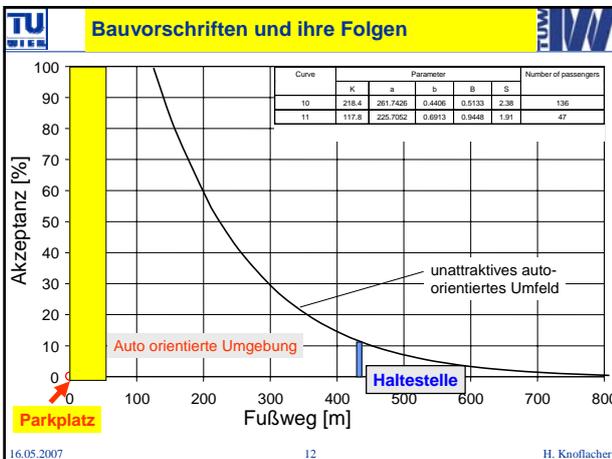












Instinktsichere Umkehr der Rechtsordnung

Die Reichsgaragenordnung

Präambel

„Die Förderung der Motorisierung ist das vom Führer und Reichskanzler gewiesene Ziel“

„Wer Wohnstätten, Betriebsstätten.... baut, hat für die vorhandenen und zu erwartenden Kraftfahrzeuge.... Einstellplatz.... auf dem Baugrundstück oder in der Nähe zu schaffen“

17. 2.1939 Wirksamkeitsbeginn 1. April 1939

...und dabei ist es seit diesem Zeitpunkt geblieben!

16.05.2007 13 H. Knoflacher

Trennung von Aktivitäten als Folge des Parkens am Objekt

Acceptance function of cars

Acceptance function of public transport

Home + Parking

keine Chance für den ÖV

Parken bei der Wohnung macht aus Menschen Autofahrer

- Working + Parking
- Shopping + Parking
- Recreation + Parking

Loss of urban activities

16.05.2007 14 H. Knoflacher

Straße versus Schiene wird von den Strukturen an der Quelle und am Ziel entschieden

Die Voraussetzung für einen nachhaltigen Verkehr:

Akzeptanzverteilung für Aktivitäten

Akzeptanzverteilung für Öffentlichen Verkehr und Auto

Wohnen und ...

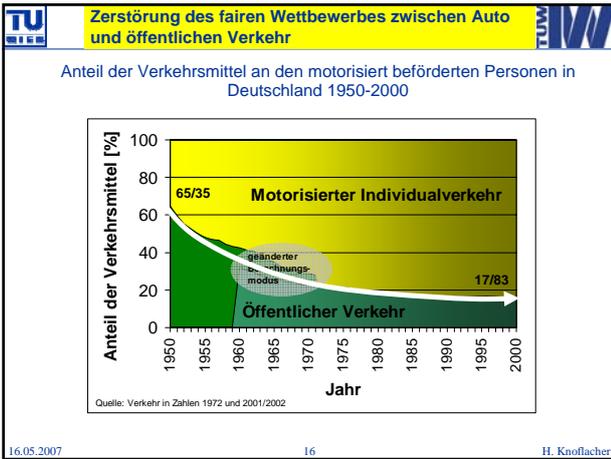
- + Arbeit
- + Einkauf
- + Freizeit etc

Haltestelle des ÖV

Parken

Die Entfernung zwischen allen Aktivitäten und dem Parkplatz muß zumindest so groß wie zur Haltestelle des ÖV sein

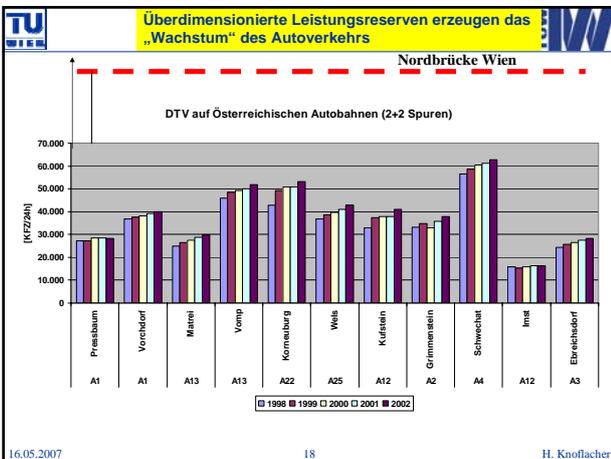
16.05.2007 15 H. Knoflacher

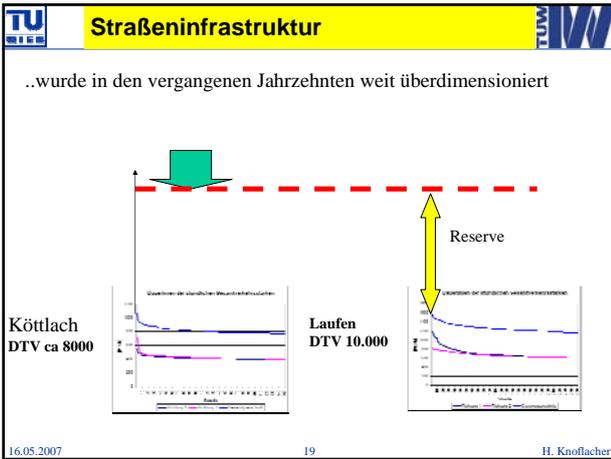


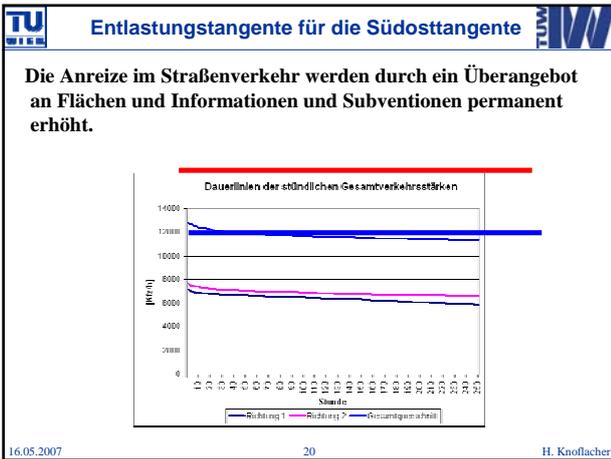
Schiene – Straße

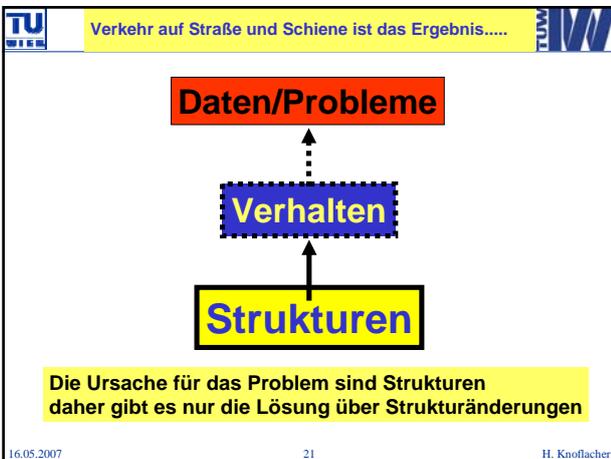
- Die Entscheidung der Verkehrsmittelwahl wird an den Quellen und Zielen getroffen
- Damit wird über die Chancengleichheit oder –ungleichheit weitgehend entschieden
- Der Rest sind Sekundäreffekte
- In den vergangenen 100 Jahren wurde das zukunftssichere Verkehrsmittel Schiene durch einseitige Bevorzugung des Autos weitgehend entwertet

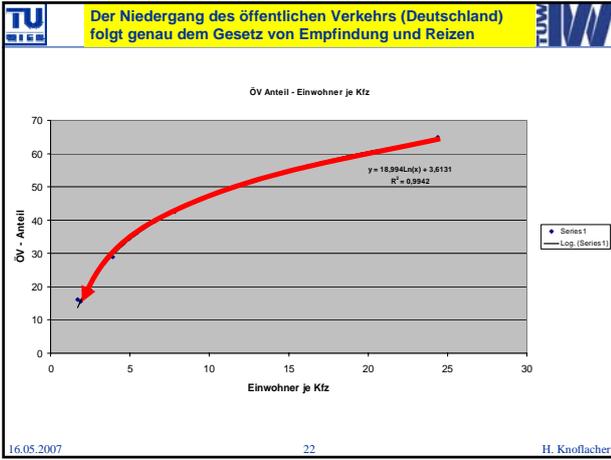
16.05.2007 17 H. Knoflacher

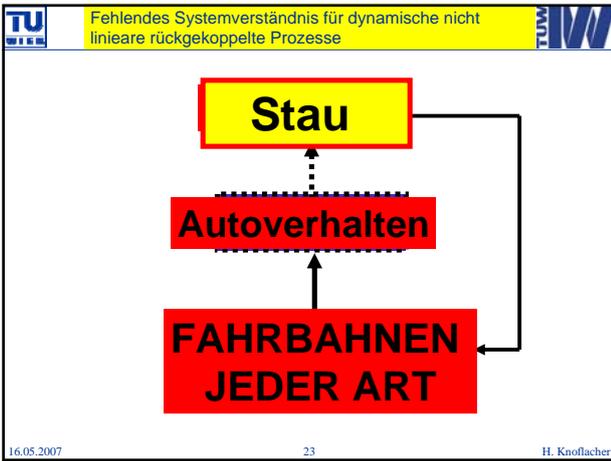




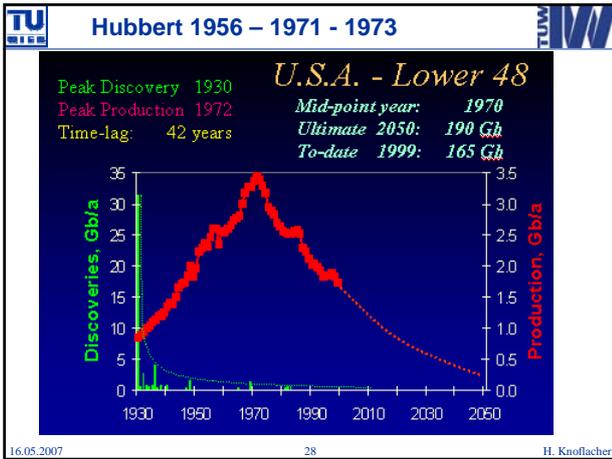


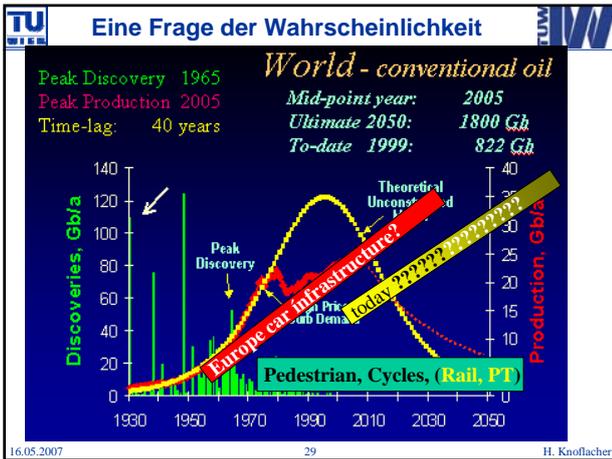












Investitionen für oder gegen die Zukunft?

Was sollen Investitionen bewirken?

11 Mrd €
6,4 Mrd Schiene
4,6 Mrd Straße

16.05.2007 30 H. Knoflacher

TU M **Investitionen = Kosten** **TUM W**

Investitionen enthalten vor allem die

Baukosten für Großprojekte

nicht aber die
Finanzierungskosten

Schuldzinsen für Darlehen
(aber auch Bereitstellungszinsen, Avalprovisionen, Kreditprovisionen etc.)

Geldbeschaffungskosten eines Kredits
(z.B. Abschlussgebühren, Kosten von Kreditvermittlern etc.)

.....

16.05.2007 31 H. Knoflacher

TU M **Offene Fragen ?** **TUM W**

Welche Wirkungen haben diese Investitionen auf die Wirtschaft?

Wie passen diese langfristigen Investitionen in die wahrscheinl. Zukunft?

Wie wird sich die Verkehrsmittelwahl verändern?

Welchen Beitrag leisten diese Investitionen zum Klimaschutz?

Welchen Nutzen hat die Bevölkerung davon?

Wie schaut das Betriebssystem danach aus?

.....???????

16.05.2007 32 H. Knoflacher

TU M **Gesetz: Bundesbahnstrukturgesetz 2003** **TUM W**

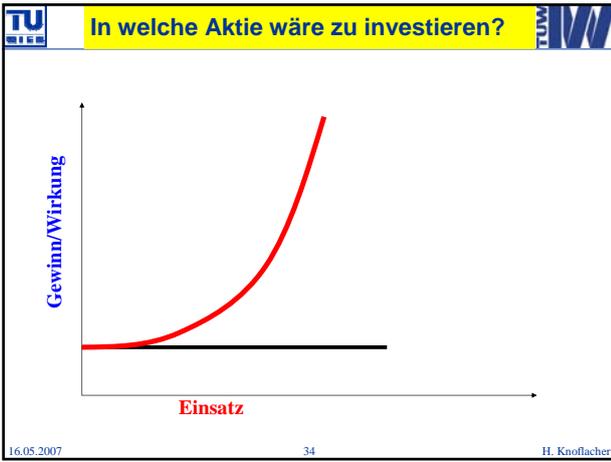
Schieneinfrastrukturvorhaben

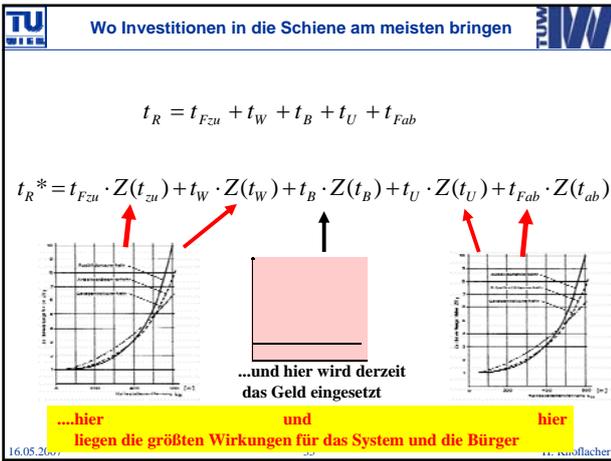
§ 43. (1) ... Der Rahmenplan ... einen Zeitplan mit projektsbezogenen Planungs- und Baufortschritten sowie eine **aktuelle Kostenschätzung, eine Kosten-Nutzen-Analyse, ein Betriebsprogramm** sowie **Nachweise?**

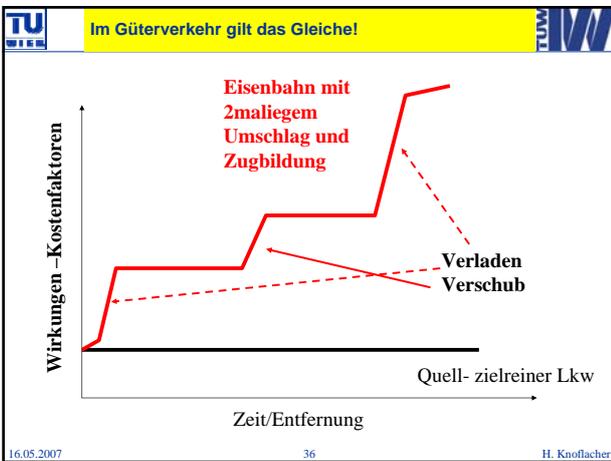
eine Darstellung der mit den Vorhaben erzielbaren Qualität der Schieneinfrastruktur.

Zum Rahmenplan ist jeweils die **Zustimmung des Bundesministers** für Verkehr, Innovation und Technologie und des Bundesministers für Finanzen einzuholen.

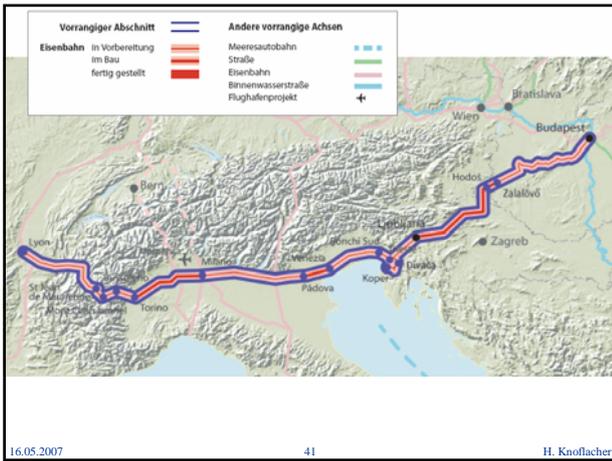
16.05.2007 33 H. Knoflacher

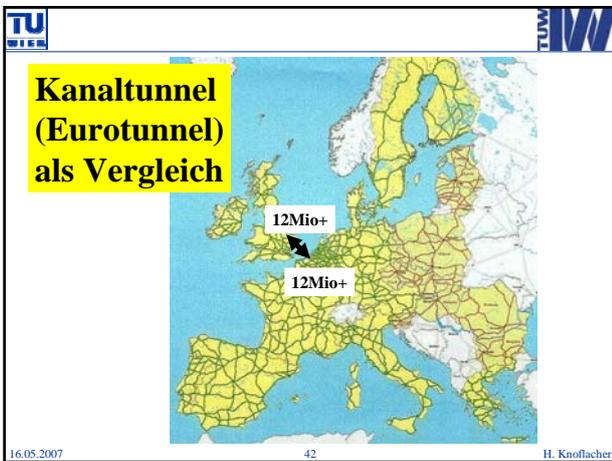












Keine Paralleleisenbahn(en) –autobahn(en)...

16.05.2007 43 H. Knoflacher

Kanaltunnel: Wie das Geld verloren wurde

Figure 4.1 Would you invest in this project? That is the basic question as to its viability. The figure shows the roller-coaster ride of Eurotunnel share prices, 1987–2001 (monthly averages). Data from Datastream, March 2002.

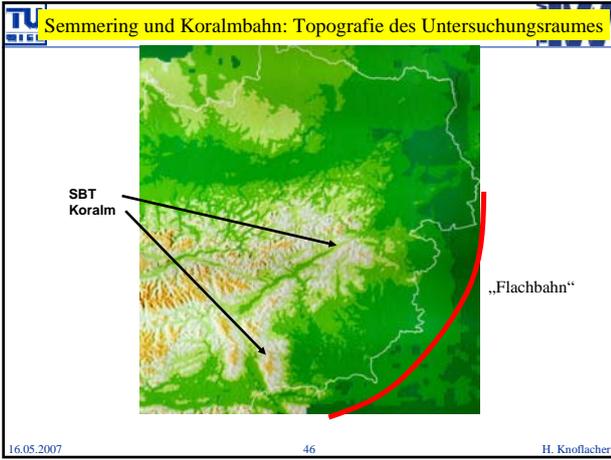
Erwartung
Versprechen
„Experten“

16.05.2007 44 H. Knoflacher

Etwas realistischeres Kostenszenario

Variante: Investitionskosten lt. 75% der Kosten von Lötschberg mit Preisbasis 2007	derzeit	Scenario Reisevo	Scenario BMVIT	Scenario Break	
Fahrten	in [no./Tag]	40	120	600	41508
Fahrzeiten	in [h:min]	02:50	01:10	01:00	01:03
Strecke	in [km]	230	136	136	138
Jährlicher Abgang mindestens ca. 240 – 280 Mio €					
Investitionskosten	in [€ / Jahr]		225.000.000 €	225.000.000 €	225.000.000 €
Investitionskosten - Zinsen pro Jahr	in [€ / Jahr]		616.438 €	616.438 €	616.438 €
Investitionskosten - Zinsen pro Tag	in [€ / Tag]	58.880 €	651.254 €	730.518 €	1.338.870 €
Abgang bzw. Einkünfte / Tag		-57.608 €	-647.414 €	-771.318 €	-10.614 €

16.05.2007 45 H. Knoflacher



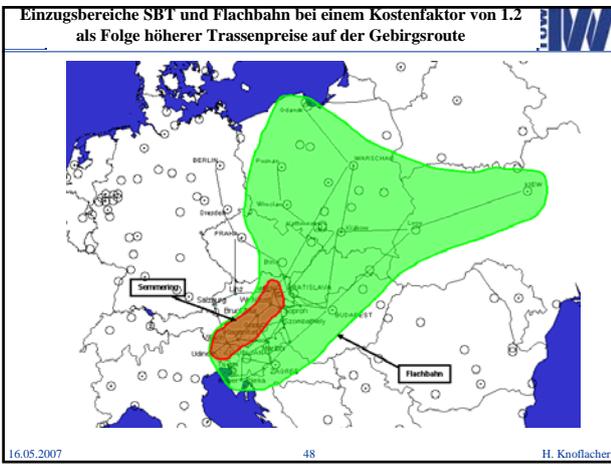
Verkehrspolitische Realität überholt die Projekte

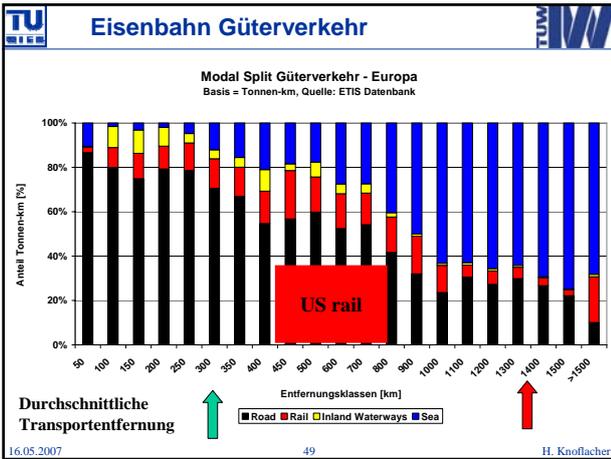
GySEV übernimmt Strecke Szombathely – Szentgotthárd

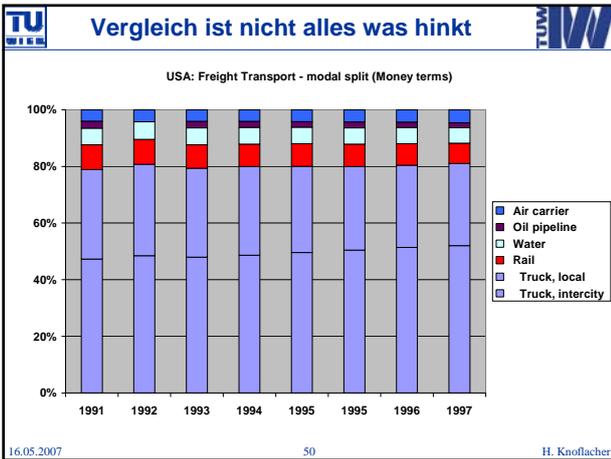
Mit dieser Übernahme wächst das von der GySEV betriebene Netz auf rund 300 km. Die geographische Lage der Strecken sichert der GySEV eine Eisenbahnachse mit direkter Verbindung der Nordsee- und Adria Häfen über Westungarn und damit eine Alternativstrecke im transeuropäischen Stammnetz. Nicht explizit ausgesprochen wird, dass mit dieser Linienführung eine Umgehung der klassischen Südbahnmagistrale der ÖBB über den Semmering geschaffen wurde.

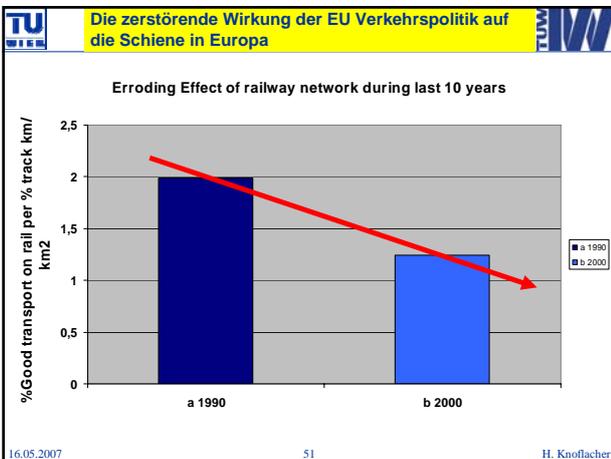
EISENBAHNREVUE 2/2007

16.05.2007 47 H. Knoflacher









TU **Schlußfolgerung** **TUM** **W**

Derzeit wird die Schiene durch sachlich und ökonomisch nicht zu rechtfertigende Investitionen für die Zukunft weiter ruiniert

16.05.2007 52 H. Knoflacher

TU **Österreichische Verkehrspolitik derzeit** **TUM** **W**

Keine Betriebskonzepte als Grundlage für Investitionen
 Schweiz: 500 Züge auf 2 Gleisen im Mischbetrieb

Österreich:
 Wichtige Ressourcen im Verkehrssystem gehen verloren

Flächenerschließung mit der Bahn verfällt, anstatt ausgebaut zu werden

Fehlinvestitionen im Straßensektor in die Zukunft durch Festhalten an überholten überdimensionierten Fahrbahnbauten

Langfristschäden für die lokale Wirtschaft und den Tourismus
 Klimaschutzziele mit Sicherheit verfehlt usw. usf.

16.05.2007 53 H. Knoflacher

TU **Ungenützte Chancen auch im größeren Rahmen** **TUM** **W**

Die Stärke Europas nicht erkannt

Imitieren überholter, falscher US Vorstellungen besonders in den Bundesländern: 30 – 40 Jahren hinter der Entwicklung

Vernetzung der Schiene durch Vereinfachung für die Nutzer im Personen- und Güterverkehr

- technisch
- organisatorisch
- tariflich

.... und Gleichbehandlung im Informationssystem

Chancengleichheit ist in den Strukturen wieder herzustellen

16.05.2007 54 H. Knoflacher

Danke für die Aufmerksamkeit

Hermann Knoflacher

Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. tech.
Institute for Traffic Planning and Traffic Engineering
(Interdisciplinary Mobility and Accessibility Research)
Gusshausstrasse 30/231
A-1040 Vienna
Austria
+43 1 58801 23122 tel
+43 1 58801 23199 fax
<http://www.ivv.tuwien.ac.at>
