



Verband der Eisenbahn - Akademiker

Termine:

Abhängig von Covid-Restriktionen
Näheres geben wir auf der
Homepage sowie den Mitgliedern
per Mail bekannt

Mitteilungsblatt

69. Jahrgang

www.vdea.at

1/2021

Die Bahn und das vierte Eisenbahnpaket

COVID-19 ist das Schreckenswort der Jahre 2020 und 2021 und wahrscheinlich noch darüber hinaus. Starke Einbrüche im Personen- wie auch im Güterverkehr lassen die gesamte Branche temporär schrumpfen.

Der Güterverkehr ist im Modal-Split-Vergleich trotz COVID 19 derzeit stabil, ebenso der Ausblick auf die Jahre 2022 und darüber hinaus. Verglichen mit der Langfristbilanz in Deutschland gilt, dass seit 1995 ein Plus von 40% im Personenverkehr beim Mengenvergleich und ein Plus von 80% im Güterverkehr vorherrscht, trotz Schrumpfung der Infrastrukturnetzes.

In Österreich kann man davon ausgehen, dass die Liberalisierung noch stärker Fahrt aufnehmen wird und gut vernetzte, vor allem private Eisenbahnverkehrsunternehmen international Flagge zeigen werden. Es zeigt sich bei einer Anfrage beim BMK, dass via dem ERA One Stop Shop für ein Safety Single Certificate weitere 10 Eisenbahnverkehrsunternehmen auf den österreichischen Markt drängen.

Die ÖBB und die grüne Linie

Die Österreichischen Bundesbahnen werden grüner. Chef Andreas Matthä hat angekündigt, dass alle Führungskräfte und Manager ihre Dienstwagen abgeben und auf Elektro – Poolautos umsteigen sollen bzw. müssen. Dies trägt insgesamt zur Motivation bei.

Der Generationswechsel schreitet voran, und damit geht die Abwanderung des eisenbahnspezifischen Know How weiter voran. Die „letzten der Alten“ sind kurz vor dem Sprung in den verspäteten, aber wohlverdienten Ruhestand. Die Generation mit Eintritt bis Mitte der Neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts ist rar und oft nicht mehr im Konzern.

Mit dem Ausbau der Marke Nightjet werden Triebfahrzeuge der Type Vectron (BR 1293) benötigt, da die neuen Garnituren dem „Premium“ Produkt des ÖBB-Personenverkehrs, dem Railjet entsprechen sollen. Dazu wird auch eine 200 km/h schnelle Variante der „nur“ 160 km/h schnellen BR 1293 überlegt, was für den reinen Nachtverkehr eher akademisch anmutet. Seitens des Güterverkehrs möchte man keine abgeben, daher wird es wohl eine weitere Beschaffung oder Alternativen für den Güterverkehr geben müssen.

Triebfahrzeugführerschein: EuGh verurteilt Österreich

Eigentlich sollte der Text des Artikels 3a in der Richtlinie 2007/59 EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern für jedermann eindeutig verständlich sein. Dort heißt es:

In dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck „zuständige Behörde“ die Sicherheitsbehörde gemäß Artikel 16 der Richtlinie 2004/49 EG“

Nicht jedoch bei uns in Österreich, denn im Eisenbahngesetz steht im § 130 (1): „Zuständig für die Ausstellung einer Fahrerlaubnis,..... ist die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH.“

So kam es, wie es kommen musste: Am 12. November 2020 urteilte der Europäische Gerichtshof, dass die Vorgangsweise, die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH statt der beim Ministerium angesiedelten nationalen Sicherheitsbehörde mit der Ausstellung zu betrauen, nicht europarechtskonform ist.

Seitens des BMK hieß es dazu, dass man „das Urteil analysieren und entsprechende Maßnahmen setzen werde“

Damit ist der nächste Versuch gescheitert, Zuständigkeiten vom Ministerium an andere abzuwälzen. Man erinnere sich an die kuriose, nur in Österreich als einzigem Mitgliedsstaat in der EU um die Jahrtausendwende bestehende gesetzliche Lage, die Zuständigkeit für die Erteilung der Sicherheitsbescheinigung den Infrastrukturbetreibern anzuhängen.

Auch wenn dies längst Geschichte ist, besteht noch immer ein heillosen Kompetenzdschungel zwischen Bund und Ländern im Bereich der Neben- und Straßenbahnen, nachzulesen im §12 EISB-G. Gamsbartföderalismus in Reinkultur.

In memoriam

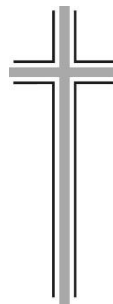
Die Kollegen

Dipl.Ing. Manfred Blaschek und Dip. Ing. Karl Uhlik

sind uns in die ewige Heimat vorausgegangen.

Wir betrauern das Ableben zweier stets aktiver Verbandsmitglieder, die das Vereinsleben mitgeprägt haben, Manfred Blaschek als Beirat und Karl Uhlik viele Jahre als Kassier. Karl Uhlik hat auch die Verbandsgeschichte in liebevoller Detailarbeit zusammengestellt.

Wir erinnern uns an die vielen gemeinsamen Aktivitäten und behalten beide Kollegen in unseren Herzen. Unsere Anteilnahme gilt den Angehörigen.



Medieninhaber und Herausgeber:

Verband der Eisenbahn-Akademiker, 1030 Wien, Rudolf von Altplatz 3/9

Redaktion:

BB-ZI i.R. Dipl.Ing. Oskar Messerschmidt, 1140 Wien, Linzer Straße 412 Stg. 3

Druck:

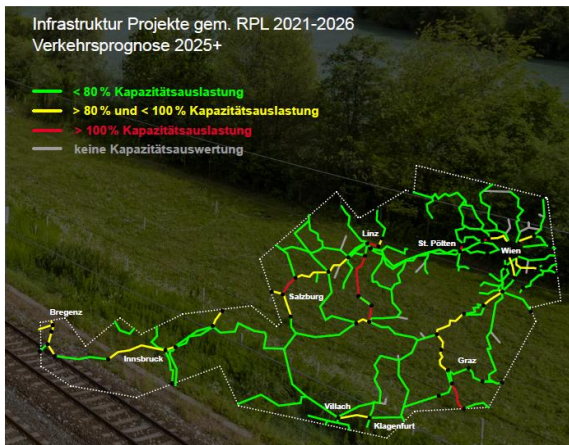
Eigene Vervielfältigung

Blattlinie:

Angelegenheiten der Akademiker im Dienste der Eisenbahnen

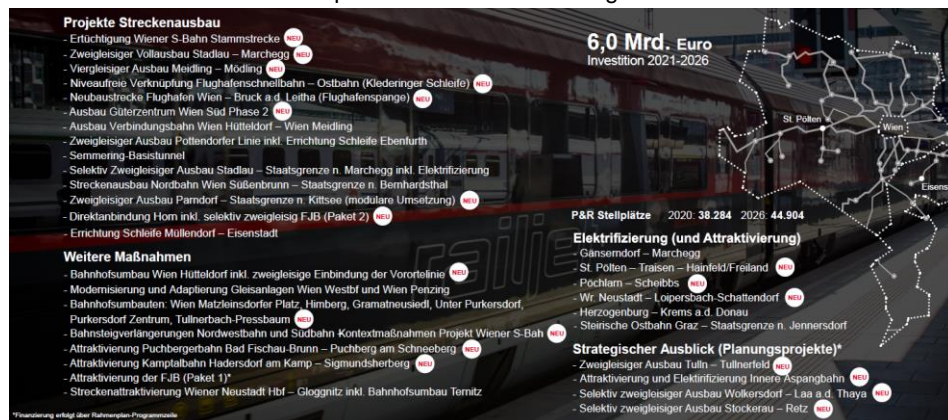
ÖBB-Rahmenplan 2021-2026

Wie in der Ausgabe 4/2020 angekündigt, befassen wir uns eingehend mit dem im Oktober 2020 veröffentlichten Rahmenplan 2021-2026. Der Plan umfasst Investitionen in die



Infrastruktur von 17,5 Mrd Euro, wodurch u.a. bestehende Kapazitäts-Engpässe beseitigt werden sollen. Die dazu veröffentlichte Grafik erscheint jedoch recht optimistisch, da weder der zum Erreichen einer „grünen“ Auslastung erforderliche 4-gleisige Ausbau Meidling-Mödling noch der Semmering- und Brenner-Basistunnel bis dahin fertig sein werden. Durch die negative Entscheidung der Liechtensteiner Stimmbürger sind auch die Pläne zum Ausbau der Strecke Feldkirch-Buchs Makulatur.

Betrachten wir nun die Schwerpunktthemen in der Ostregion:

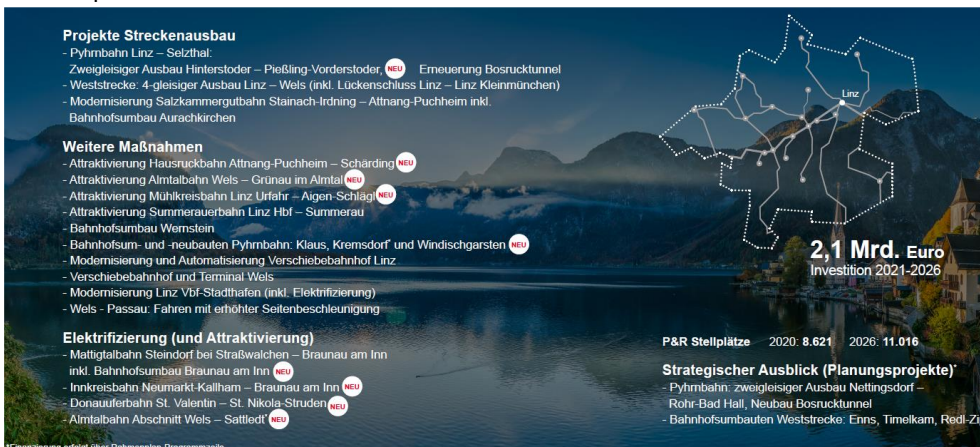


Während die Ertüchtigung der S-Bahn-Stammstrecke bereits im Gange ist (Umbau Hst. Matzleinsdorferplatz) und die Hochrüstung auf ETCS und verkürzte Blockabstände (siehe 1/2020) bevorsteht, ist der viergleisige Ausbau Meidling-Mödling schon einmal an diversen Bürgerprotesten gescheitert. Trotz der in Hietzing offenbar unvermeidlichen Proteste scheint der Ausbau Meidling-Hütteldorf einschließlich Schnellbahnbetrieb, der diesen Namen auch verdient, nicht mehr aufzuhalten sein.

Der Vollausbau Stadlau-Marchegg und Parndorf-Kittsee (Gr.), der Ausbau der Nordbahn sowie die Schleife Ebenfurth wären in die Kategorie „endlich!“ einzureihen, ebenso wie die Elektrifizierung Herzogenburg-Krems und Wiener Neustadt-Loipersbach (-Ödenburg) und die Steirische Ostbahn.

Die Elektrifizierung St.Pölten-Hainfeld/Freiland und Wieselburg Scheibbs vermeidet Diesel-Inselbetriebe.

Schwerpunktthemen Oberösterreich:



Während der viergleisige Ausbau Kleinmünchen-Wels ein Nadelöhr beseitigt, darf die Sinnhaftigkeit des Verschwenkens der Trasse näher zum internationalen Großflughafen Hörsching hinterfragt werden.

Die schon einmal begonnene und wieder ad acta gelegte Elektrifizierung Neumarkt und Steindorf-Braunau ist unabdingbar für einen brauchbaren Nahverkehr. Die Freude wird dadurch getrübt, dass für eine, für den Güterverkehr wichtige Elektrifizierung Braunau-Simbach-Mühldorf bei unseren Nachbarn absolut kein Interesse besteht und man auch den überfälligen Ausbau Freilassing-Mühldorf (-München) nur im Schneckentempo vorantreibt.

Schwerpunktthemen Salzburg:

Endlich wenigstens in die Planung aufgenommen ist der Abschnitt Golling-Sulzau, bis 2022 aber nur eine Liniverbesserung im Bereich Golling. Die überfällige Erneuerung von Ofenauer und Hiefler Tunnel samt Hochwasser- und Lawinenschutz ist leider nur als „Strategischer Ausblick“ angeführt.

Schwerpunktthemen Steiermark:

Neben den weit fortgeschrittenen Großprojekten Semmering und Koralm ist die Erneuerung des Bosrucktunnels enthalten, ein wegen der schwierigen geologischen Verhältnisse nicht einfaches, aber wegen des Zustandes des Bestandstunnels dringendes Vorhaben. Elektrifiziert wird die Grazer Ostbahn sowie neu Zeltweg-Pöls wegen des dort enormen Frachtaufkommens. Der zweigleisige Ausbau Werndorf-Spielfeld ist nur als „Strategischer Ausblick“ enthalten, die Strecke Fehring-Friedberg samt dem kurzen Tunnel zwischen Tiefenbach und Söchau als Ersatz für den „Apfelberg“ mit seinem 117m – Radius fehlt leider vollkommen.

Schwerpunktthemen Kärnten:

Die Elektrifizierung der Rosentalbahn von Klagenfurt ist leider nur bis Weizelsdorf enthalten, weshalb für den Rest bis Rosenbach nichts Gutes schwant.

Schwerpunktthemen Tirol und Vorarlberg:

Weiterbau Brenner-Basistunnel und als Ausblick Schafftenau-Radfeld, zweigleisige Ausfahrt Bludenz Richtung Braz und der inzwischen abgelehnte Ausbau Feldkirch-Buchs.

Auch bei den Privatbahnen sind Investitionen geplant. Mehr darüber demnächst.

Alle Grafiken: rahmenplan_oebb_presentation_32021_2026_bmk