

Offener Brief an Herrn Bundesminister Alois Stöger

Pyhrnbahn – Ausbau überfällig!

Sehr geehrter Herr Minister Stöger!

Vor rund 20 Jahren - also unter Ihrem Vorvorvorvorvorvorvorgänger als Verkehrsminister - war der Ausbau der Pyhrnbahn beschlossene Sache. Außerdem wurde seitens der Politik versprochen, dass die Bahn vor der Pyhrn-Autobahn ausgebaut werden wird.

20 Jahre später schaut die Realität aber ganz anders aus. Mit Ausnahme von einigen Bestandsertüchtigungen und 2 - 3 kurzen neuen Trassierungen hat sich bei der Pyhrnbahn nicht viel getan. Südlich von Kirchdorf fährt die Bahn nach wie vor auf der Trasse aus Kaisers Zeiten. Gerade einmal 2 direkte Züge verkehren täglich zwischen der zweit- und drittgrößten Stadt Österreichs.

In die Autobahn wurde auf der Pyhrnachse in den letzten 25 Jahren 8 (!) mal so viel investiert wie in die Bahn. Die immer wieder kundgemachte Grundlinie in Österreich, dass zwei Drittel der Verkehrsinvestitionen in die Schiene investiert werden, hat hier eine absolute Schiefelage.

West- und Südbahn alleine bilden kein Netz, dazu braucht es auch weitere wichtige Bahnstrecken wie die Pyhrnbahn. Es ist richtig, dass – wie Sie zuletzt in der Zeitschrift Format gesagt haben - jedes Netz nur so gut wie sein schwächstes Glied ist. Zu diesem schwächsten Glied hat sich in den letzten Jahren die Pyhrnbahn entwickelt.

Beim Modalsplit dürfte die Pyhrnachse unter den Verkehrsachsen in Österreich, wo parallel eine Autobahn verläuft, jene sein, die den geringsten Bahnanteil aufweist (unter 5 % im Modalsplit). Das ist das Ergebnis von viel zu geringen Investitionen in die Schiene und der einseitigen Schwerpunktlegung auf den Ausbau der Autobahn samt zweiröhriigen Tunnels. Dass ein großes Potenzial für ein attraktives Bahnangebot vorhanden wäre, zeigen die ASFINAG-Zählstellen auf der Pyhrnautobahn: Im August 2014 fuhren durch den Lainbergtunnel (DTV, Mo-Fr) 24.000 Kfz pro Tag in beiden Richtungen, am Wochenende sogar über 30.000 Kfz!

Da der Kfz-Verkehr auf der Pyhrnachse immerhin rd. 30 % der Westachse beträgt, sind Investitionen von 1,0 - 2,0 Mrd Euro in den Ausbau der Pyhrnbahn mit den gleichen Kennzahlen wie bei West- und Südbahn gerechtfertigt und notwendig.

Der Bedeutung der Pyhrnbahn, die gemeinsam mit der Summerauer Bahn einen Teil einer wichtigen internationalen Nord Süd Achse im Schienennetz Europas darstellt, muss mit einem entschlossenen Ausbau Rechnung getragen werden.

Die sicherste und umweltfreundlichste Fortbewegung ist und bleibt die Bahn und gehört daher am meisten gefördert. Investitionen in die Pyhrnbahn sind Investitionen in eine nachhaltige und klimafreundliche Form der Elektro-Mobilität.

Aufgrund der nun schon rund 20 Jahre dauernden Unterbrechung des versprochenen Investitionsschubs für die Pyhrnbahn ist daher rasch ein konkretes Konzept für den Ausbau dieser zentralen Nord-Südachse in Österreich zu erstellen und in den nächsten 10 - 20 Jahren umzusetzen.

Langfristiges Ziel muss ein durchgehendes zweites schnellzugtaugliches Gleis sein !

Mit durchgehender Zweigleisigkeit soll genügend Schienenkapazität entstehen, um einerseits mit attraktivem Personenverkehr eine klimafreundliche Alternative zur Autobahn zu schaffen zu können (auch in der Pyhrn Priel Region Beseitigung der derzeitigen Fahrplanlücken im Regional- und Nahverkehr durch Einführung des regelmäßigen Stundentakts mit Verdichtung zu den Hauptverkehrszeiten), andererseits um zunehmenden Güterverkehr auf der Schiene aufnehmen zu können, der auch im Hinblick auf Energieeffizienz weitgehend ohne Unterbrechungen verkehren sollte.

In den letzten Jahren ist die Pyhrnbahn durch Streckensperren jedes Jahr monatelang nicht zur Verfügung gestanden. Bei einem zweiten Gleis wäre das nicht bzw. viel weniger notwendig. Ziel muss es sein, kurzfristig 4 - 5 direkte Schnellzüge pro Tag wieder von Linz nach Graz zu führen, mittelfristig soll - so wie beim Austrotakt 1991 (vor 23 Jahren!!) - ein 2h Takt betrieben werden, also 8 Züge pro Tag.

Die ab sofort gesetzten Baumaßnahmen entlang der Pyhrnbahn müssen in dieses Konzept passen. Mit jedem einzelnen Ausbauschritt steigt die Chance, auch hier wieder deutlich mehr Fahrgäste auf die Schiene zu bekommen.

Bei den aktuell in Betrieb genommenen neu errichteten Brücken wurde das nicht berücksichtigt und wird die Pyhrnbahn nur auf alter langsamer Strecke ertüchtigt.

Auch wenn ein genauer Zeitplan für den Ausbau der gesamten Strecke schwierig ist, so muss es in den nächsten Jahren ständig bergauf gehen und auch heute schon die Zeit nach 2025 (d.h. über das Zielnetz 2025 hinaus) angedacht werden.

Mittelfristig muss eine Fahrzeit Linz - Graz von 2 h 30 min erreichbar sein und bei kompletter Umsetzung des durchgängigen schnellzugtauglichen Gleises auf der Pyhrnbahn und weiteren Beschleunigungsmaßnahmen in der Steiermark eine Fahrzeit von 2 Stunden (d.h. ähnlich schnell wie die heute schon mögliche Autofahrzeit).

Leider ist das alles derzeit nur Zukunftsmusik. Im aktuellen Rahmenplan der ÖBB (2013-2018) ist gerade einmal die Planung des Neubaus des Bosrucktunnels aufgenommen worden. Von einem entschlossenen Konzept zur wirklichen Ertüchtigung der Pyhrnbahn ist man derzeit weit entfernt.

Sehr geehrter Herr Minister, als Oberösterreicher dürfen wir Sie bitten, neben der schon gut ausgebauten Ost-West-Achse in OÖ endlich auch die Nord-Süd-Achse des Bahnverkehrs anzugehen (das betrifft natürlich auch das unrühmliche Thema Summerauerbahn) und entschlossen an einem tiefgreifenden Ausbaukonzept für die Pyhrnbahn zu arbeiten.



Dipl.Ing. Lukas Beurle

Initiative Nachhaltige Mobilität
www.inamo.at



Heinrich Höbarth

Klimaschutz-Initiative
oö Sprecher ProBahn Öst.



Peter Baalman

Fahrgast OÖ