

Keine direkten Schnellzüge auf der Bahnstrecke Linz - Graz — ein Armutszeugnis für die Österreichische Verkehrspolitik!



Dipl.-Ing. Lukas Beurle

Initiative Nachhaltige Mobilität

info@inamo.at

Linz, im November 2010

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Wie weit soll es noch bergab gehen?	3
Fahrzeitverlängerung um 30 Minuten ist inakzeptabel!	4
Geschwindigkeit Linz - Graz im Keller der österreichischen Städteverbindungen	6
2 Schnellzugpaare pro Tag waren jetzt schon zu wenig!	8
Nur ein kleiner Teil der österreichischen Fernverkehrsstrecken ist wirklich schlecht bedient; dazu zählt die Pyhrnbahn!	8
Bahnangebot auf der Pyhrnstrecke im Vergleich zum Autoverkehr sehr gering	10
Mindestangebot bei den österreichischen Städteverbindungen	12
Aufwand für Mindestangebot im Fernverkehr im Verhältnis zu permanenter staatlicher Unterstützung der ÖBB sehr gering	13
Pyhrnbahn als Tangentialstrecke hat einen Sonderstatus in Österreich	13
Weitere Verbindungen zur Attraktivierung der Pyhrn-Schoberstrecke	14
Solidarischer Ausgleich zwischen besseren und schlechteren Strecken	14
Die Verbindung Linz Graz im Vergleich zur Verbindung Basel - Genf	15
Die schon bisher mit Hunderten Millionen EURO ausgebaute Pyhrn- Schober-Strecke muss stärker für den Fernverkehr genutzt werden!	16
Investitionsvergleich in Bahn und Straße auf der Pyhrnstrecke in OÖ	17
Pyhrnachse: Bedarf für mehr Bahnverbindungen ist da!	18
Absolutes Missverhältnis von Neubauinvestitionen und Investitionen in den Bahnbetrieb!	19
Aufrechterhaltung des Fernverkehrstaktes ist gelebter Klimaschutz!	19
Agieren statt reagieren!	20
Wien-Graz-Linz, benötigt bei der Bahn eine gute Dreieckverbindung	21
Ausbaunotwendigkeit vor allem in Abschnitt Kirchdorf - Selzthal	22
Schrittweiser Ausbau auf Zweigleisigkeit	22
Laufende Attraktivierung auch neben den Großbauprojekten	22
Ankündigungen der Vergangenheit müssen endlich umgesetzt werden!	24
Was ist zu tun?	25
Forderungen	25

Wie weit soll es noch bergab gehen?

Mit dem Wegfall der letzten direkten Schnellzüge auf der Strecke Linz-Graz und der gleichzeitigen Fahrzeitverlängerung um 30 Minuten ist ab Dezember 2010 der absolute Tiefpunkt auf dieser Strecke erreicht.

Mit der deutlichen Erhöhung der kürzesten Fahrzeit ist man wieder dort angelangt, wo diese Strecke vor ca. 20 Jahren war. Für die Wiederentdeckung der Langsamkeit gibt es Seminare. Dafür ist aber die ÖBB nicht zuständig.

Der Wegfall auch der letzten Bahn-Direktverbindung zwischen den zweit- und drittgrößten Städten des Staates kommt einem Tabubruch gleich, eine Maßnahme, die in unserem westlichen Nachbarland, der Schweiz undenkbar wäre.

Wenn man den Schwerpunkt des österreichischen Staatsgebietes (der nicht weit von der Pyhrn-Schober-Strecke entfernt liegt) als Herz Österreichs definiert, dann ist diese Maßnahme gleichbedeutend mit einem Stich ins Herz des Österreichischen Bahnverkehrs.

Die ÖBB glauben aber mit ein paar Parodiestrecken leben zu können und wollen durch die „Abwanderungsregionen“ Österreichs nur mehr bedingt durchfahren.

Unter der Einstellung des Schnellzugverkehrs werden nicht nur die Städte Graz und Linz leiden sondern ganze Regionen.

Kaum ein Gast wird mit Bummelzügen diese Gegend aufsuchen.

Doch die Initiativen, diese Abwärtsspirale zu stoppen, sind seitens der obersten Politik gering und schon gar keine breite Front. Kaum jemand macht hier wirklich ernsthafte und intensive Versuche, diesen Abwärtstrend umzukehren.

Wie weit soll es noch bergab gehen? Bald werden vielleicht auch die REX-Züge wegfallen und irgendwann wird man Abschnitte mit dem Bus zurücklegen müssen.

Der ÖBB und der österreichischen Bundesregierung ist es gar nicht bewusst, was sie mit dieser Entscheidung zerstören!

Die Verantwortung auf das Land OÖ zu schieben, das ein Jahr lang ungerechtfertigter Weise für den Fernverkehr mitgezahlt hat, ist billige Politik.

Wenn die Verkehrsministerin sagt, dass *„die Verlagerung von der Straße auf der Schiene im Zentrum der österreichischen Verkehrspolitik steht“*, dann ist die Einstellung der Direktverbindungen Linz-Graz ein Paradebeispiel dafür, dass die politischen Ankündigungen und die tatsächlichen Entwicklungen weit auseinanderklaffen und vieles einfach nach wie vor in die falsche Richtung läuft.

Fahrzeitverlängerung um 30 Min ist inakzeptabel!

Das Verlängern der bisher schnellsten Fahrzeit Linz-Graz um mehr als 30 min überschreitet eindeutig eine kritische Grenze.

Ist man doch mit der Bahn auf der Strecke Linz-Graz dann inkl. An- und Abreise zum Bahnhof mind. 4,5 h und damit mehr als doppelt so lange als mit dem Auto unterwegs.

Bei einem Tagesausflug nach Graz verliert man dann eine Stunde.

Und in einer Richtung ist man rd. 45 min länger unterwegs als die Bahnstrecke schon heute „hergibt“. (2h 40 min)

In anderen Bereichen von Österreich werden Milliarden investiert, um ein paar Minuten schneller zu sein.

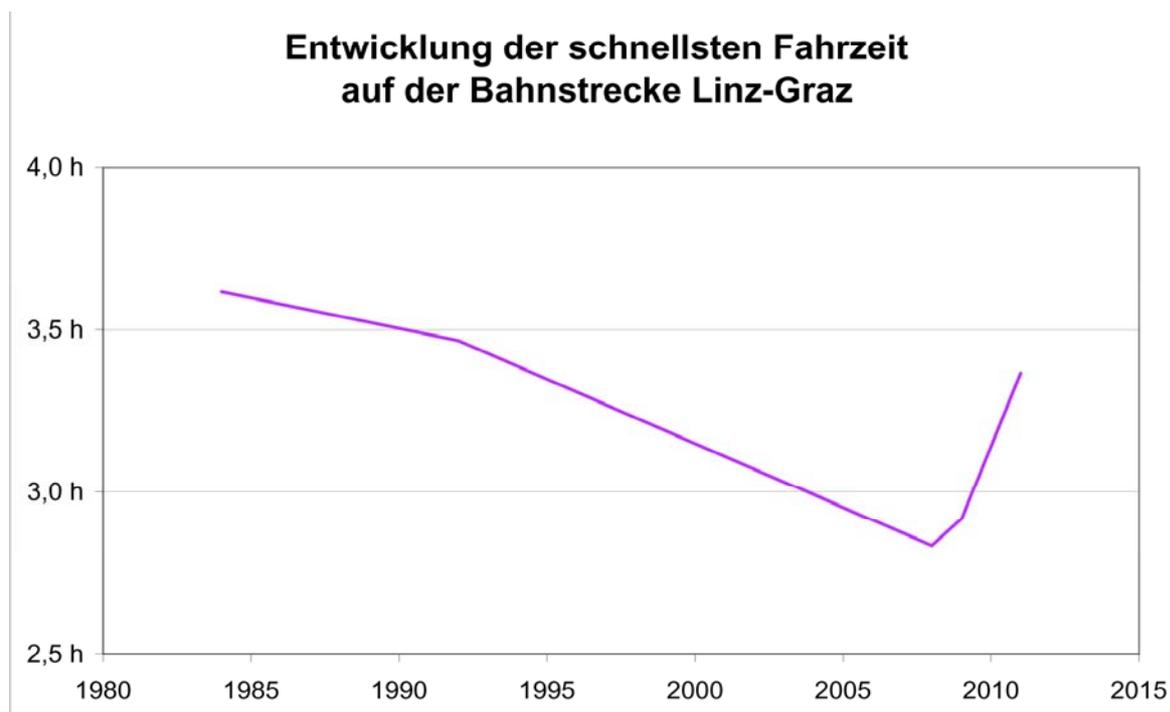
So kostet z.B. die Neubaustrecke St. Pölten-Wien 1.500 Millionen EURO für eine Zeiteinsparung von 20 min.

Kein Autofahrer wird auf dieser Achse die Bundesstraße nehmen, im Wissen, dass es die Autobahn gibt. Warum sollte da der Bahnfahrer den Bummelzug nutzen müssen, im Wissen, dass da eigentlich auch ein schneller Zug fahren könnte. Der Bahnkunde kann nur mit dem Angebot fahren, das da ist. Und wenn es schlecht ist, wird er zum Autofahrer.

Welche Autofirma könnte es sich leisten, ein Auto anzubieten, das nur die Hälfte der sonst üblichen Höchstgeschwindigkeit fahren kann? Keine!

Die ÖBB werden ab 2012 auf der Pyhrnbahn (Linz-Graz) die halbe Durchschnittsgeschwindigkeit anbieten wie auf der Westbahn (Linz-Wien).

Im Hinblick auf diesen eklatanten Geschwindigkeitsunterschied - auch im Bezug auf den Autoverkehr auf der parallelen Autobahn - kann man nicht einfach auf einer wichtigen Bestandsstrecke mit der kürzesten Fahrzeit wieder um 25-30 min hinaufgehen.



Mit der Verlängerung der **kürzesten Fahrzeit** auf **3 h 22 min** liegt sie in etwa wieder auf dem Niveau vor 20 Jahren.

Es ist keine Lösung, nur den bestehenden Regionaltakt auf der Pyhrnbahn in OÖ mit dem IC (EC)-Takt Salzburg-Graz zu verknüpfen. Das ist kein Zeichen einer wirklichen Versuches, das bisherige Minimalangebot an schnellen Zügen in etwa weiterzuführen.

Nachdem der Ausbau der österreichischen Hauptachsen und die damit verbundene Beschleunigung gesetzlich festgeschrieben ist, muss auch der Erhalt der kürzestmöglichen Fahrzeit gesetzlich fixiert werden. Ansonsten könnte sich so mancher Streckenausbau als große Geldverschwendung herausstellen.

Man kann über die Notwendigkeit der Beschleunigung der Verkehrsverbindungen (Straße, Schiene) und die dafür erforderlichen oft enormen Investitionskosten geteilter Meinung sein, aber die Verkürzung der Fahrzeit spielt in unserer schnelllebigen Welt nach wie vor eine große Rolle. Wenn das alles egal wäre, hätten wir keine Autobahnen (maximal Umfahrungen) bauen müssen und gäbe es keinen innerösterreichischen Flugverkehr.

Es gehört also im Vergleich zu den vielen teuren Ausbauprojekten viel Unvernunft dazu, wenn man die möglichen kurzen Fahrzeiten einer Bahnstrecke einfach nicht nutzt, und das soll jetzt auf der Pyhrnbahn erfolgen.

Die Attraktivität einer Bahnverbindung ist nicht nur von der absoluten Fahrzeit abhängig, sondern vor allem auch vom Verhältnis zur Fahrzeit mit dem Pkw. In den Zeiten, wo es noch mehr Direktverbindungen nach Graz gab, war der Zug gegen 4 h unterwegs, dafür war es aber auf der Straße sehr mühsam. Nach und nach wurde die Autobahn vervollständigt und die Eisenbahn verlor im Verhältnis zum Auto zunehmend an Attraktivität. Und nach wie vor wird ein Mehrfaches in die Autobahn investiert. Hier wurde – zumindest am oberösterreichischen Abschnitt - eindeutig verschlafen, die Bahn in ihrer Attraktivität mit der Straße mitzuziehen.

Bei Staus des Kfz-Verkehrs sind 10-15 min untragbar, bei der Bahn werden 10-15 min oder in diesem Fall 25 – 30 min im Handumdrehen der ohnehin schon bisher nicht berauschenden Fahrzeit dazugegeben, nur weil es fahrplan- oder fahrzeugtechnisch nicht ins Konzept passt.

Warum ist die erhöhte Fahrzeit der Bahnkunden so viel weniger wert als die (mögliche) verkürzte Fahrzeit bei Stauvermeidungsprojekten?

Der Zeitverlust durch Staus des Kfz-Verkehrs ist Grund für oft millionenteure Investitionen, Zeitverlust durch Fahrzeitverlängerungen bei den ÖBB aber mühelos umzusetzen.

Kurze Fahrzeit noch wichtiger als Direktverbindung

Es geht bei der Diskussion über die Direktverbindungen Linz-Graz nicht ausschließlich um die Aufrechterhaltung der direkten Züge sondern primär um einen dichten und schnellen Zugverkehr auf dieser Strecke. Neben dem Regional- und REX-Verkehr sollte es dann – wenn die Schnellzüge (vorübergehend) schon nicht nach Graz durchfahren - einen Schnellzugverkehr Linz - Selzthal und zurück geben. Dieser ist mit kurzen Anschlüssen zu den Schnellzügen aus Salzburg zu verknüpfen. Die Fahrzeit Linz-Graz darf max. 5-10 min länger sein als die derzeit schon kürzeste Verbindung (d.h. rd. 3 h).

Welche Möglichkeiten gibt es zum Erreichen der schnellen Fahrzeit?

- Fortführung des fahrplanmäßig leicht adaptierten OÖ REX-Taktes auf dem steirischen Abschnitt bis Graz (idealerweise mit Schnellzugwaggons)
- weiter direkte IC nach Graz führen
- IC nur auf der Strecke Linz - Selzthal (kurze Umsteigezeiten zu den IC aus Salzburg)
- Koppeln der Züge in Selzthal
- REX auf dem Abschnitt südlich von Kirchdorf direkt nach Selzthal
- Einsatz von Neigezügen
- Kurzfristige Beseitigung aller Langsamfahrstellen

Ab Dezember 2010 rutscht die (Umsteige-) Verbindung Linz - Graz von der Geschwindigkeit in den Keller der österreichischen Städteverbindungen

Derzeit (bis 12. Dezember 2010) liegt die schnellste Bahnverbindung Linz-Graz – wenn auch nur zweimal pro Tag - bei der Durchschnittsgeschwindigkeit (85,0 km/h) im Mittelfeld der österreichischen Städteverbindungen. Mit der deutlichen Verlängerung der Fahrzeit (REX/IC Kombination) mit Dezember 2010 fällt diese Verbindung von der Durchschnittsgeschwindigkeit (73,7 km/h) in den Keller und wird nur noch von der inneralpinen Verbindung Innsbruck - Klagenfurt getopt (siehe unten).

Von Linz nach Wien wird man nach Fertigstellung des Wienerwaldtunnels im Jahr 2012 doppelt (!) so schnell wie auf der Bummelstrecke nach Graz unterwegs sein.

Die Bahnverbindungen zwischen den 6 größten Städten Österreichs

Durchschnittsgeschwindigkeit der schnellsten Verbindung

1	126,7 km/h	Wien - Linz
2	119,6 km/h	Wien - Salzburg
3	115,5 km/h	Linz - Salzburg
4	112,1 km/h	Wien - Innsbruck
5	108,5 km/h	Linz - Innsbruck
6	107,3 km/h	Salzburg - Innsbruck
7	90,7 km/h	Wien - Klagenfurt
8	87,9 km/h	Linz - Klagenfurt
9	83,9 km/h	Graz - Klagenfurt
10	81,8 km/h	Wien - Graz
11	75,6 km/h	Graz - Salzburg
12	75,3 km/h	Salzburg - Klagenfurt
13	75,1 km/h	Graz - Innsbruck
14	73,7 km/h	Linz - Graz
15	70,6 km/h	Innsbruck - Klagenfurt

Auf der folgenden Seite sind die 15 Bahnverbindungen zwischen den 6 größten österreichischen Städten dargestellt.

Dort sind auch einige Verhältniszahlen angeführt.

So liegt da Verhältnis von Fahrtstrecke zu Luftlinie zwischen 1,19 (Linz-Salzburg) und 2,30 (Graz-Klagenfurt). Dieser Wert liegt bei der Strecke Linz-Graz bei 1,55 und damit im Mittelfeld der dargestellten Verbindungen.

Vergleich Wien - Graz - Linz - Salzburg - Innsbruck - Klagenfurt
Die Bahnverbindungen zwischen den sechs größten Städten Österreichs

	1 Wien - Graz	2 Linz - Graz	3 Wien - Linz	4 Graz - Salzburg	5 Graz - Innsbruck	6 Graz - Klagenfurt	7 Linz - Klagenfurt	8 Wien - Klagenfurt
Bahnentfernung	214 km	248 km	190 km	301 km	448 km	228 km	353 km	334 km
schnellste Verbindung	02:37	03:22 *)	01:30	03:59	05:58	02:43	04:01	03:41
Durchschnittsgeschwindigkeit Bahn	81,8	73,7	126,7	75,6	75,1	83,9	87,9	90,7
Lufflinie	142 km	160 km	153 km	196 km	305 km	99 km	186 km	231 km
Durchschnittsgeschwindigkeit im Bezug auf Lufflinie	54,3	47,5	102,0	49,2	51,1	36,4	46,3	62,7
Fahrtstrecke zu Lufflinie	1,51	1,55	1,24	1,54	1,47	2,30	1,90	1,45
Anzahl der Bahnverbindungen pro Tag (max 20% länger als schnellste Verbindung)	18	5	39	9	8	7	15	8
davon Direktverbindungen	15	2	39	6	1	0	1	8
längste Verbindung	03:03	03:24	01:49	04:07	06:31	03:10	04:54	03:54
Schnellzugstops	5	5	4	12	17	6	14	9
Stops alle ... km	36 km	41 km	38 km	23 km	25 km	33 km	25 km	33 km
Straßenentfernung	196 km	220 km	181 km	280 km	431 km	139 km	299 km	317 km
Dauer lt. Routenplaner (map24)	02:09	02:33	02:10	03:11	04:54	01:40	03:40	03:30
Durchschnittsgeschwindigkeit Auto	91,2	86,3	83,5	88,0	88,0	83,4	81,5	90,6
Verhältnis Bahn- zu Straßenentfernung	1,09	1,13	1,05	1,08	1,04	1,64	1,18	1,05
Verhältnis Bahn- zu Autofahrzeit	1,22	1,14	0,69	1,25	1,22	1,63	1,10	1,05

*) ab Dez 2010

*) ralliert: 0 stops

*) 2 davon über Linz

+) zus. 7 IC Busse pro Tag
*) 2 davon über Leoben
#) über Salzburg

	9 Wien - Salzburg	10 Wien - Innsbruck	11 Linz - Salzburg	12 Linz - Innsbruck	13 Salzburg - Innsbruck	14 Salzburg - Klagenfurt	15 Innsbruck - Klagenfurt
Bahnentfernung	317 km	512 km	127 km	322 km	195 km	226 km	345 km
schnellste Verbindung	02:39	04:34	01:06	02:58	01:49	03:00	04:53
Durchschnittsgeschwindigkeit Bahn	119,6	112,1	115,5	108,5	107,3	75,3	70,6
Lufflinie	249 km	385 km	107 km	246 km	139 km	165 km	233 km
Durchschnittsgeschwindigkeit im Bezug auf Lufflinie	94,0	84,3	97,3	82,9	76,5	55,0	47,7
Fahrtstrecke zu Lufflinie	1,27	1,33	1,19	1,31	1,40	1,37	1,48
Anzahl der Bahnverbindungen pro Tag (max 20% länger als schnellste Verbindung)	36	13	36	13	17	9	8
davon Direktverbindungen	36	10	36	13	15	7	0
längste Verbindung	2	3	0	1	0	12	17
Schnellzugstops	106 km	128 km	127 km	161 km	195 km	17 km	19 km
Stops alle ... km	295 km	478 km	134 km	316 km	182 km	229 km	388 km
Straßenentfernung	03:19	05:07	01:33	03:21	02:03	02:16	04:11
Dauer lt. Routenplaner (map24)	88,9	93,4	86,5	94,3	88,8	101,0	92,7
Durchschnittsgeschwindigkeit Auto	1,07	1,07	0,95	1,02	1,07	0,99	0,89
Verhältnis Bahn- zu Straßenentfernung	0,80	0,89	0,71	0,89	0,89	1,32	1,17
Verhältnis Bahn- zu Autofahrzeit							

2 Schnellzugpaare pro Tag waren jetzt schon zu wenig!

Linz –Graz ist keine Pendlerstrecke und keine Strecke nur für Tagesrandverbindungen, wo man nur in den Morgen- und Abendstunden, so wie es das bisherige Schnellzugangebot dargestellt hat, jeweils eine Verbindung benötigt.

Linz-Graz ist eine Strecke, wo auch in den IC-Halten entlang der Strecke tagsüber gute Anschlüsse existieren sollten und die IC in einen dichten Takt eingebunden sein sollten (vor allem an den Knoten Selzthal und Leoben).

Und weil das nicht da ist, fahren viele mit dem Auto.

Man darf nicht unterschätzen, was es bedeutet, für so eine wichtige Verbindung ab Dezember nur mehr mit einem "REX" fahren zu können. Hier werden u.a. die Grundsätze der Wahl des richtigen Wagenmaterials durchbrochen. In einem modernen Autositz sitzt es sich eben deutlich besser als auf Sitzen einer Nahverkehrsgarnitur.

Wenn man die Autobahn auch nur für 2 Zeitfenster von je 30 min pro Tag öffnet, wird der Pkw-Verkehr auch sehr stark zurückgehen. Aber die Autobahn inkl. der fast 30 Tunnels, deren Betrieb viel Geld kostet, wird 24 h am Tag betrieben. Alleine der Betrieb der Autobahntunnels auf der Strecke Linz-Graz ist doppelt so teuer wie der (derzeitige) jährliche Abgang durch die 2 täglichen Schnellzugverbindungen Linz-Graz.

Bei 2 Schnellzügen pro Tag kann man noch nicht von einem Takt sprechen.

Das beginnt frühestens bei 4 Fahrten pro Tag, besser wären natürlich 8 Verbindungen bzw. ein 2 h Takt, so wie es ihn zu Beginn der 90er Jahre schon einmal auf der Pyhrnstrecke gegeben hat.

Im Gegensatz zu einem Transatlantikflug, den man Wochen im voraus planen muss, muss eine innerösterreichische Fernverkehrsverbindung mit der Bahn flexibel bleiben, die auch kurz vor der Abfahrt festgelegt werden kann. Diese Flexibilität war bei 2 Schnellzügen pro Tag schon nicht mehr gegeben.

Bei 0 Schnellzügen ist die Planung ohnehin klar: Ab ins Auto!

Nur ein kleiner Teil der österreichischen Fernverkehrsstrecken ist wirklich schlecht bedient; dazu zählt die Pyhrnbahn!

Von den 6.000 km Schienennetz in Österreich verbinden rd. 1.600 km die 9 österreichischen Landeshauptstädte (inkl. der deutschen Korridorstrecke Kufstein - Salzburg).

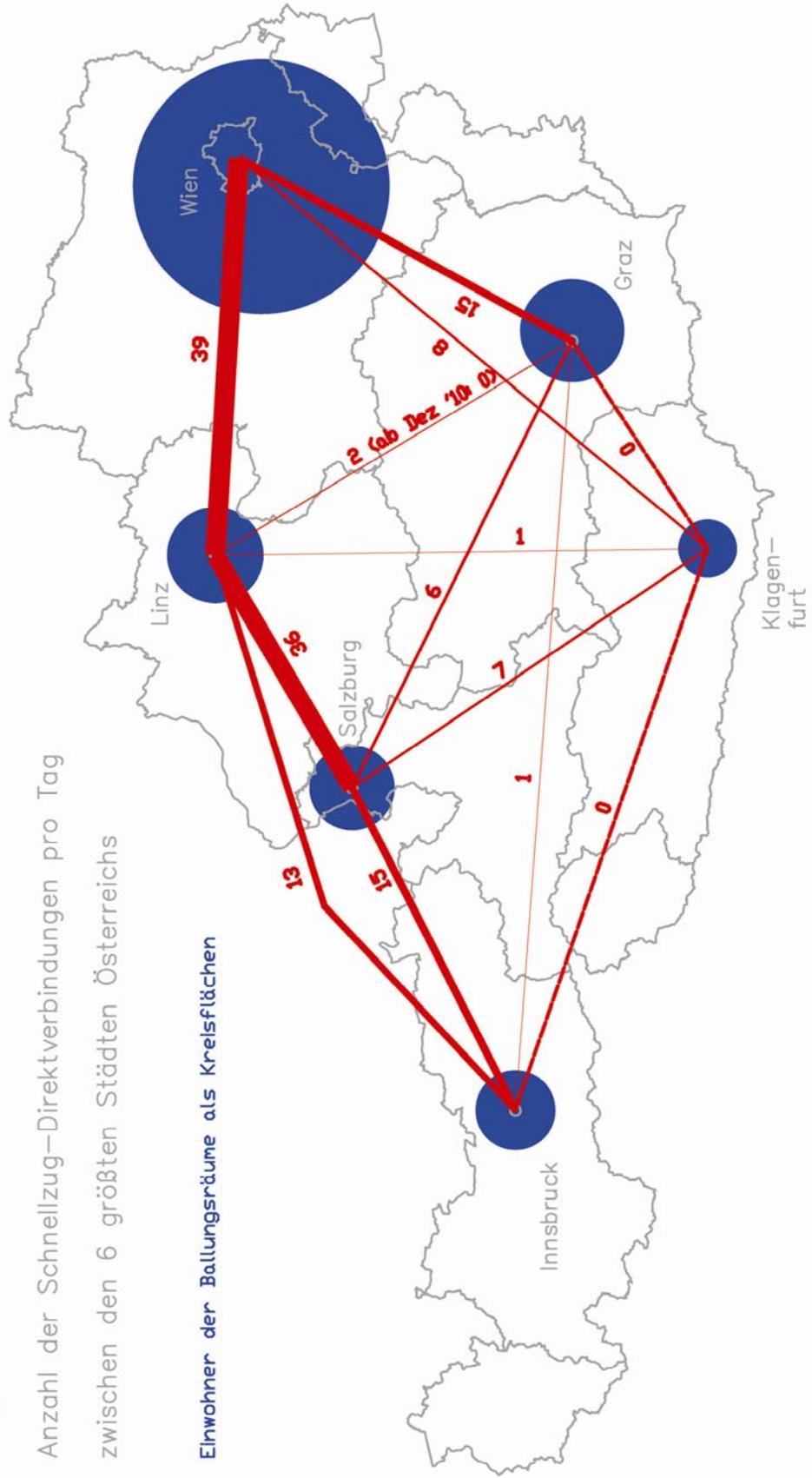
Betrachtet man die Direktverbindungen zwischen den 6 größten Städten Österreichs (d.h. hier fallen nur noch Bregenz und Eisenstadt heraus), so gibt es auf der Westbahn einen dichten Fernverkehr (mind. ein Stundentakt plus zusätzliche Züge), auch die Strecke Wien-Graz ist noch relativ gut bedient (15 Züge pro Tag), die Strecke Wien-Klagenfurt und Salzburg - Graz bzw. Klagenfurt weisen noch ein Angebot auf, aus dem man auswählen kann.

Auf allen weiteren Strecken ist das Angebot der Direktverbindungen im Keller, keine Bahn-Direktverbindungen gibt es zwischen Innsbruck und Klagenfurt, Graz und Klagenfurt und ab Dezember 2010 auch zwischen der zweit- und drittgrößten Stadt Österreichs, zwischen Linz und Graz. (siehe Grafik auf nächster Seite)

Hauptstrecken im ÖBB-Personenverkehrsnetz

Anzahl der Schnellzug-Direktverbindungen pro Tag
zwischen den 6 größten Städten Österreichs

Einwohner der Ballungsräume als Kreisflächen



Die folgende Tabelle zeigt das Verhältnis der aktuell angebotenen Schnellzugsitzplätze (SZSP) zu den Autofahrten auf den parallelen Straßenachsen am Beispiel einiger wichtigen Achsen in Österreich.

Vergleich des aktuellen Bahnangebotes mit den Autofahrten auf der parallelen Autobahn (Straße)

Achse	Zählstelle	SZ/d *)	SZSP/d	DTV	SZSP pro Tag / DTV(Mo-Fr)	Bemerkungen
A1	Ybbs	42	33.600	55.500	0,61	
A1	Ohlsdorf	39	31.200	39.950	0,78	
A2	Grimmenstein	24	19.200	54.000	0,36	
A2	Gräberntunnel	8	6.400	19.300	0,33	
A9	Klaus	2	1.600	16.000	0,10	
A9	Schoberpasstunnel	10	8.000	20.700	0,39	
A9	Prenning	27	21.600	23.600	0,92	
A10	Hallein	15	12.000	46.100	0,26	dichter REX -Takt (+20 min)
A10	(Zederhaus/Spittal)	10	8.000	16.000	0,50	
A12	Kramsach	24	19.200	46.000	0,42	
A12	Imst	15	12.000	18.000	0,67	
B320	Schladming	9	7.200	10.700	0,67	

Legende:

SZ	Schnellzug
SZSP	Schnellzugsitzplätze (Annahme 400 pro Schnellzug)
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr (Kfz, 24h, Mo-Fr)

*) Schnellzüge je Richtung und Tag

Es zeigt sich, dass schon jetzt auf der Pyhrnachse das **schlechteste Verhältnis an den österreichischen Hauptachsen** vorhanden war. Der Wert 0,10 bedeutet, dass die Anzahl der angebotenen Schnellzugsitzplätze bei 10 % der Autofahrten auf der parallelen Autobahn liegt. Mit Einstellung des Schnellzugverkehrs auf der Pyhrnstrecke fällt dieser Werte auf 0,0. Gute Werte liegen in Österreich bei 80-90 %, als fast beim 10-fachen. Dort ist ein adäquates Schnellzugangebot vorhanden.

Auf der folgenden Seite sind diese Werte grafisch dargestellt. Die Stärke der Linie steht für die Anzahl der täglichen Schnellzugverbindungen.

Die Werte bei den Querstrichen stehen für das oben beschriebene Verhältnis von Bahnangebot und tatsächlichem Autoverkehr.

Bahnangebot im Vergleich zum Autoverkehr ist auf der Pyhrnstrecke deutlich geringer als im Rest von Österreich

Wie sich zeigt, ist nur auf den 2 Strecken (Linz - Selzthal und Wörgl - Schwarzach/St.Veit) dieses überregionalen Netzes eine ausgeprägt geringe Bedienung mit weniger als 5 Schnellzugpaaren pro Tag gegeben. Diese beiden Strecken machen 220 km bzw. 14% des überregionalen Netzes aus.

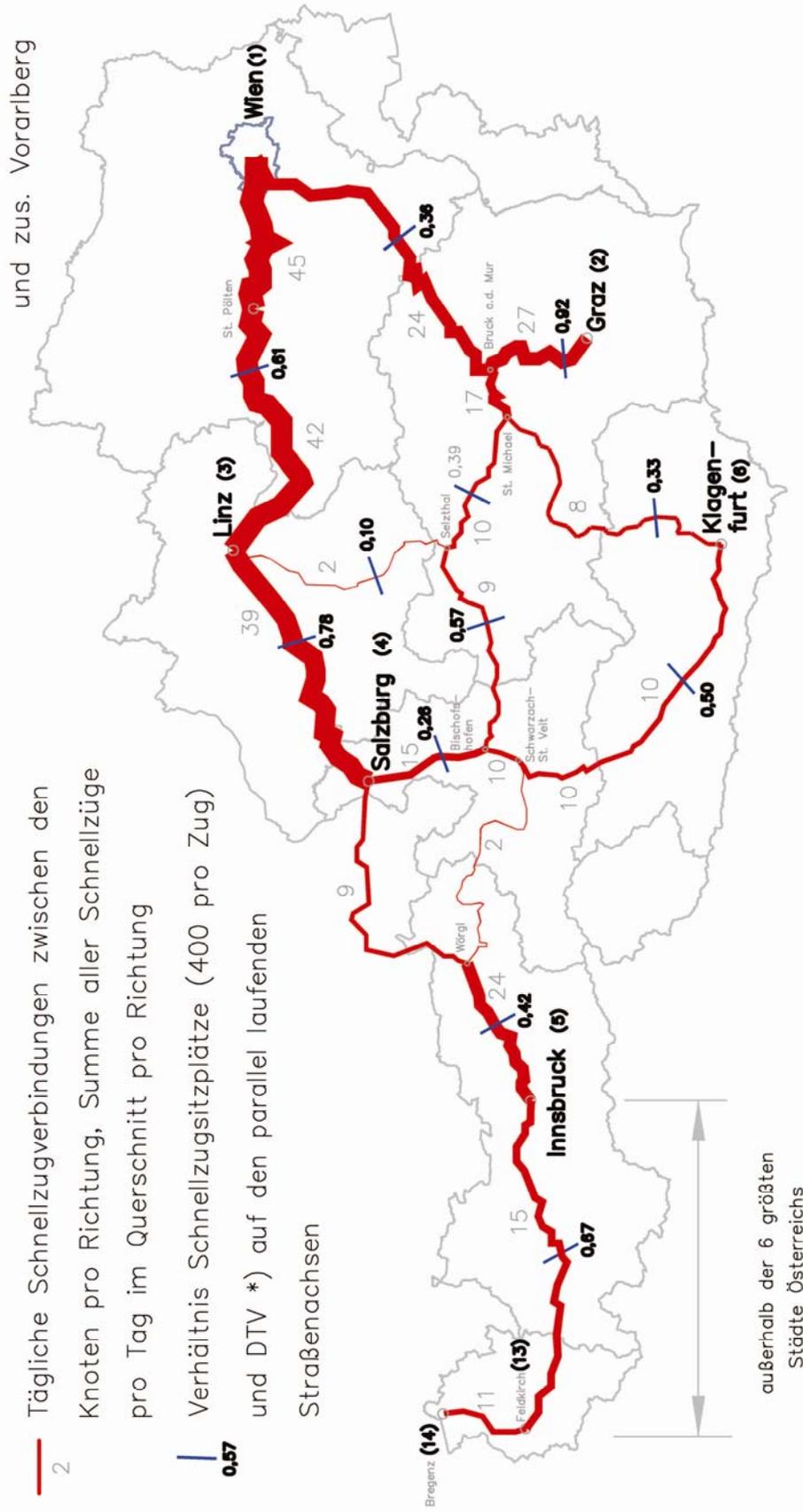
Um auch hier ein Mindestangebot zu erreichen, wären jeweils rd. 2-3 zusätzliche Zugpaare erforderlich.

Hauptstrecken im ÖBB–Personenverkehrsnetz zwischen den 6 größten Städten Österreichs

— 2 Tägliche Schnellzugverbindungen zwischen den Knoten pro Richtung, Summe aller Schnellzüge pro Tag im Querschnitt pro Richtung

Verhältnis Schnellzugsitzplätze (400 pro Zug) und DTV *) auf den parallel laufenden Straßenachsen

0,57 | Verhältnis Schnellzugsitzplätze (400 pro Zug) und DTV *) auf den parallel laufenden Straßenachsen



(3) Rang der Stadtgröße in Österreich
*) durchschnittlicher täglicher Verkehr

Mindestangebot bei den österreichischen Städteverbindungen notwendig

Damit auf allen Hauptstrecken in Österreich ein akzeptabler Bahnverkehr gewährleistet werden kann und auch für alle, die auf die Bahn angewiesen sind, eine ausreichende Auswahl an Zügen vorhanden ist, erfordert es ein **Mindestangebot an Fernverkehrszügen** – gerade auf weniger stark befahrenen Strecken.

Am besten bezieht man dieses Mindestangebot auf den tatsächlichen Autoverkehr auf den parallelen Straßenachsen, weil dieser die Größenordnung des jetzt schon stattfindenden Verkehrs auf der jeweiligen Achse abbildet.

Vorgeschlagen wird daher als **Mindestangebot** im Österreichischen Schnellzugverkehr ein Schnellzugangebot, bei dem bei einer 50 % - Auslastung der Züge 10 % des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) abgedeckt werden.

Tabelle für ein Mindestangebot im österreichischen Schnellzugverkehr in Abhängigkeit vom DTV an den parallelen Autoachsen.

DTV	10 % DTV	Bedarf an Zugsitzplätzen je Richtung	Schnellzüge je Richtung und Tag
15.000	1.500	1.500	4
20.000	2.000	2.000	5
25.000	2.500	2.500	6
30.000	3.000	3.000	8

Für die **Pyhrnachse würde dieses Mindestangebot** auf Basis des derzeitigen Autoverkehrs **4 Schnellzüge je Richtung** ergeben.

Für die beiden besonders schlecht bedienten Strecken im österreichischen Fernverkehr (S. 10) könnte bei unterdurchschnittlicher Auslastung der Mindesttakt max. rd. 10 –15 Mio EURO pro Jahr Aufwand bedeuten bzw. 1-2 EURO je Österreicher und Österreicherin. Im Vergleich zu den Investitionssummen der Bahngroßprojekte ist das lächerlich wenig.

Damit könnte schon mit rd. 0,5 % des jährlichen staatlichen Zuschusses an die ÖBB ein Mindestangebot auf den österreichischen Städteverbindungen gemäß obigem Vorschlag erreicht werden. Das muss sich der Staat Österreich auch noch leisten können.

D.h. für die Aufrechterhaltung eines Mindesttaktes für die Österreichischen Fernverbindungen ist im Vergleich zu den riesigen Investitionskosten für die laufenden und geplanten Großprojekte ein sehr geringer Betrag notwendig. Damit könnte das aktuelle Missverhältnis von Fahrplanangebot und den Ausgaben für die Neubauprojekte zumindest ansatzweise verringert werden.

Parallel zu den Zusagen für die Errichtung oder den Weiterbau der Bahngroßprojekte in Österreich ist daher von der Politik ein klares Bekenntnis für ein Mindestangebot auf den Österreichischen Fernverkehrsstrecken zu geben, das Jahr für Jahr max. ein bis zwei Promille (!) der geplanten Großinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur ausmacht.

Wie wenig das ist im Vergleich zu den Finanzierungskosten der Großprojekte, braucht man sich nicht extra von einem Bankfachmann erklären lassen.

Die in der heutigen Zeit errichteten Großprojekte werden dafür umgesetzt, dass die Strecken dann auch betrieben werden und nicht dafür, dass nach Errichtung mit komplett anderen Maßstäben der Betrieb nach rein betriebswirtschaftlichen Kriterien geprüft wird. Solange im Gesamtverkehr keine Kostenwahrheit herrscht, darf die Wirtschaftlichkeit einzelner Verbindungen (siehe auch Abschnitt Solidarität) nur eines von mehreren Kriterien sein.

Für einen Mindesttakt spricht auch, dass es ein Angebot für alle geben muss, die sich kein Auto leisten können bzw. nicht mit dem Autofahren wollen bzw. aus Umwelt- und Klimaschutzgründen die Bahn benutzen.

Aufwand für Mindestangebot im Fernverkehr im Verhältnis zu permanenter staatlicher Unterstützung der ÖBB sehr gering

Die jährliche Subvention des Staates an die ÖBB beträgt je nach Ansatz zwischen 2.000 und 4.000 Millionen EURO, in anderen Berechnungen gar 6.000 Millionen EURO.

Für einen Staat, der sich das System Bundesbahn mit diesen riesigen Beträgen regelmäßig leistet, kann die Aufrechterhaltung eines akzeptablen Fernverkehrs zwischen der 2. und 3. größten Stadt des Staates auch nicht mehr ein Problem sein.

Je nachdem, ob man jetzt 2.000 oder 4.000 Millionen als Zuschuss ansetzt, die genannten 3,5 Mio EURO Abgang für Schnellzugverkehrs Linz-Graz sind da gerade einmal 2 oder 1 Tausendstel (!!) des jährlichen staatlichen Gesamtzuschusses an die ÖBB, die Einstellung des Schnellzugverkehrs Linz-Graz dagegen aber ein absoluter Tiefpunkt in der Entwicklung des österreichischen Bahnsystems und letztendlich ein Zustand, für den sich die ÖBB nur schämen kann.

Die ÖBB sind in ihren Strukturen noch nicht so effizient organisiert, dass sie auf der Pyhrnstrecke den Oberlehrer in Wirtschaftlichkeit spielen müssen.

Wie die Meldungen der letzten Monate und Jahre gezeigt haben, gibt es bei der ÖBB viele Problemfelder, wo ein Zig- und Hundertfaches an Einsparungspotenzial existiert.

Wie auf Seite 14 schon dargestellt, stellt die Strecke Linz-Graz bei den Verbindungen der österreichischen Großstädte eine Sondersituation dar, wo für eine Übergangsphase bis zu einem wirklichen Aufbruch in ein neues Bahnzeitalter ein Minimalangebot an Bahnfernverkehr ohne viel Überlegungen und vor allem ohne derartige Einschnitte „mitgeschleift“ werden könnte.

Die Pyhrnbahn als Tangentialstrecke zur Bundeshauptstadt hat einen Sonderstatus in Österreich

Wenn man sich das Netz der österreichischen Hauptbahnstrecken anschaut, dann gibt es 2 starke Äste, die von der Bundeshauptstadt Wien weggehen (West- und Südbahn) und im wesentlichen 2 Tangentialstrecken (Tauernbahn und Pyhrn –Schoberstrecke). Ergänzt werden diese Hauptstrecken um inneralpine Verbindungen (Wörgl - Schwarzach/St.Veit und Bischofshofen - Selzthal) bzw. Stichstrecken in Richtung Staatsgrenze.

Auf den beiden Strecken Salzburg- Klagenfurt (Villach) bzw Salzburg - Graz fahren 2 bzw. 4 internationale Züge (EC).

Dieses Privileg hat die Strecke Linz - Graz nicht.

Die Strecke Linz-Graz passt anscheinend in keine internationale Verbindung. Auch der Versuch eines EC Prag - Laibach wurde nach drei Jahren wieder aufgegeben, auch nicht verwunderlich, wenn die beiden Grenzübertrittsstellen (Summerau und Spielfeld) mit der geringsten Fahrgastzahl (von Jennersdorf abgesehen) in Österreich miteinander verbunden werden.

Vielleicht sollte der Versuch einer EC-Verbindung aus Deutschland über die Pyhrnstrecke nach Graz (und evtl. noch weiter) versucht werden. Damit wäre zwar Linz nicht Bestandteil dieser Strecke, aber dafür mit Wels der o.ö. Zentralraum westlich von Linz angeschlossen. Nach und von Linz könnte zu diesem Zug ein attraktiver Anschluss eingerichtet werden.

Gerade die Welser klagen schon seit langem über die schlechten Zugverbindungen nach Graz.

Mit Fahrplanwechsel im Dezember 2010 ist die Pyhrnbahn die einzige Strecke des österreichischen Kernnetzes ohne Schnellzugverkehr.

Mit welchen weiteren Verbindungen könnte die Pyhrn-Schober-Strecke attraktiver werden?

Die Pyhrn-Schoberstrecke könnte mittelfristig durch mögliche weitere Schnellzugverbindungen attraktiver werden.

Das wären unter anderem die Strecken Graz – Selzthal - Schleife Marchtrenk- Wels - Salzburg (mit Anschluss nach Linz in Rohr/Neuhofen) und die Strecke Linz – Selzthal – St. Michael - Klagenfurt.

Beide Strecken wären schon bei den heutigen Streckenverhältnissen die schnellsten Verbindungen der jeweiligen Endpunkte.

Die Strecke Graz - Salzburg über Wels hat den Vorteil, dass die Schnellzüge nicht zweimal (in Selzthal und Bischofshofen) gestürzt werden müssen und zudem der oberösterreichische Zentralraum westlich von Linz eine direkte Anbindung an den Süden erhalten würde.

Bei der möglichen Strecke Linz- Klagenfurt ist die Strecke über Salzburg um 50 km länger als die über St. Michael.

Wer sagt denn, dass die seit Jahrzehnten bestehenden innerösterreichischen Schnellzugrelationen die einzigen bleiben müssen?

Im Hinblick auf den Klimaschutz muss der Bahnverkehr in Zukunft ein deutlich höheres Gewicht im österreichischen Fernverkehr einnehmen, wodurch sich auch neue Verbindungen ergeben können.

Im Bahnnetz der ÖBB muss es einen solidarischen Ausgleich zwischen besseren und schlechteren Strecken geben!

Das österreichische Bahnnetz rein nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zu betreiben, ist nicht zulässig. Es erfordert einen gewissen Ausgleich zwischen guten und schlechte Strecken.

Es ist ein Ausdruck von mangelnder Solidarität, nur dort zu fahren, wo es wirtschaftlich ist.

Wenn man diesen Grundsatz weiter spinnt, dann würde unsere Gesellschaft komplett anders aussehen. Entlegene Gegenden hätten keinen Strom, kein Telefon, keine Zufahrtstraßen. Die Gesellschaft lebt aber mit diesen ungleichen Verhältnissen, die Kosten werden auf alle umgelegt.

Führt man das bei der Bahn nicht durch, dann kommt es zur Schaffung einer 2-Klassen-Gesellschaft; der strapazierte Begriff Westbahn und Restbahn wird dann immer mehr Realität.

Es gibt dann Bahnkunden, die in Richtung Wien fahren und Bahnkunden, die tangential zu Wien im Bahnverkehr unterwegs sind, aber bei entsprechend geringerer Qualität und Geschwindigkeit.

Wenn man als Zuschussbetrieb unrentable Züge einstellt, dann hieße das im Umkehrschluss, dass bei rentablen Strecken der Gewinn sofort an den Staat abzuführen ist.

Schwache Regionen werden üblicherweise mit Förderungen und Zuschüssen unterstützt.

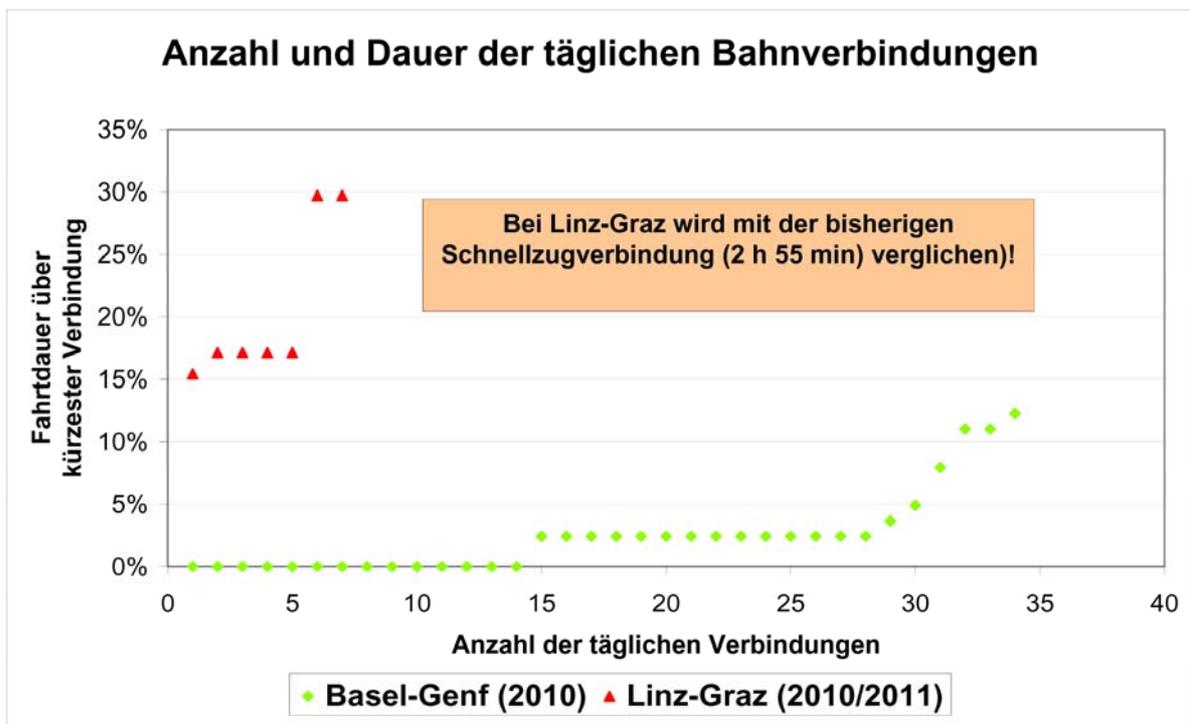
Schwache Bahnstrecken – noch dazu wenn sie Bestandteil eines überregionalen Netzes sind - müssen auch in ähnlicher Weise unterstützt werden. Zumindest bis durch entsprechende Maßnahmen die Strecke und das Angebot attraktiver geworden ist.

Ein Mobilitätsangebot für alle stellt letztendlich eine sehr wichtige Grundaufgabe der Gesellschaft dar.

Die Verbindung Linz - Graz im Vergleich zur Verbindung Basel - Genf, ebenfalls zweit- und drittgrößte Städte des Landes:

Bei den von den Einwohnerzahlen und der Entfernung vergleichbaren Bahnverbindungen Linz-Graz und Basel-Genf gibt es markante Unterschiede:
(siehe dazu Grafik auf dieser Seite)

- Auf der Schweizer Relation (grün) gibt es 5 x so viele tägliche Verbindungen (35 zu 7).
- 7 Verbindungen zwischen Basel und Genf sind direkt (Linz-Graz: ab Dez 2010: 0 Verbindungen)
- Bei der Verbindung Basel - Genf haben 14 von 35 Verbindungen idente Fahrzeiten wie die kürzeste tägliche Verbindung, 16 haben eine Fahrzeit, die gerade einmal 3-5 % über der kürzesten Verbindung liegt. Nur 4 von 35 täglichen Verbindungen – alle in den Abendstunden - dauern etwas länger.



Wie schaut es dagegen bei der Strecke Linz-Graz (rot) aus?

- Alle 7 Verbindungen Linz-Graz liegen ab Dezember 2010 15 % über der (bisher) schnellsten Verbindung, 2 Verbindungen davon gar 30 % darüber.

Das ist inakzeptabel, für eine Hauptstrecke eines staatlichen Bahnsystems, das Milliarden EURO dafür investiert, dass die Verbindungen schneller werden.

Die schnellen Verbindungen könnten ohne einen EURO Investitionskosten sofort wieder aufgenommen werden.

Die beiden Verbindungen in Österreich und in der Schweiz auf einen Nenner gebracht:

	Häufigkeit	Fahrtdauer	Umsteigen
Linz-Graz (ÖBB)	selten	lang	alles umsteigen
Basel-Genf (SBB)	häufig	kurz	7 x direkt

Selbst wenn man von dem hohen Schweizer Niveau etwas Abstriche macht, ergäbe das noch immer folgendes Bild:

Die Schweizer fahren 1.800 km pro Jahr mit der Bahn (37 Fahrten pro Jahr), die Österreicher dagegen nur 1.000 km (24 Fahrten), also rd. 60 % des Schweizer Wertes.

Umgelegt auf Linz-Graz ergäben die 8 Direktverbindungen Basel-Genf auf dieser österreichischen Strecke noch immer 5 tägliche direkte Fernzugpaare.

Das nicht vorhandene Angebot auf der österreichischen Strecke ist mit ein Hauptgrund für die schlechte Auslastung. Auf einer Strecke, wo kein (schneller) Zug fährt, können verständlicherweise auch keine (kaum) Bahnpassagiere gezählt werden.

Die schon bisher mit Hunderten Millionen EURO ausgebaute Pyhrn-Schober-Strecke muss stärker für den Fernverkehr genutzt werden!

Im Zeitraum 1983-2006 wurden 300 Millionen EURO in die Schoberstrecke investiert.

Diese Strecke ist sicher nicht nur für den Lokalverkehr und auch nicht nur für den IC-Verkehr Salzburg – Graz ausgebaut worden, sondern eben auch dazu da, dass die Verbindung Linz-Graz attraktiver wird.

Die nur teilweise Nutzung dieser Strecke würde einer Verschleuderung von Volksvermögen gleichkommen. **Die in den letzten Jahren getätigten Investitionen lösen geradezu die Verpflichtung aus, die verbesserte Infrastruktur auch intensiver zu nutzen.**

So hat Anfang der 90er-Jahre der damalige Generaldirektor der HL-AG noch gesagt:

„Mit Fortschreiten der Ausbaumaßnahmen auf der Schoberpaßstrecke können auch die Zulaufleistungen der beiden Strecken über den Pyhrnpaß und das Gesäuse gesteigert werden.“

Die Realität schaut freilich anders aus: Durch's Gesäuse gibt es keinen Personenverkehr mehr und auf der Pyhrnstrecke wird ab Dezember 2010 der Fernverkehr eingestellt.

Auch in Oberösterreich wurde in den letzten 20 Jahren rund 100 Millionen EURO in die Pyhrnbahn investiert.

Und das sicher nicht nur für den Nahverkehr, der natürlich genau so wichtig ist.

Die Umfahrung Schlierbach wurde sicher nicht nur für den Nahverkehr gebaut, dann hätte man den Bahnhof Schlierbach nicht 400 m vom Ort weg verlegt.

Daher ist auch auf Basis der schon getätigten Investitionen auf der Pyhrnstrecke in Oberösterreich ein Mindestangebot an Fernverkehrszügen Pflicht.

Vergleich der Investitionen in die Bahn bzw. die Straße auf der Pyhrnstrecke in Oberösterreich

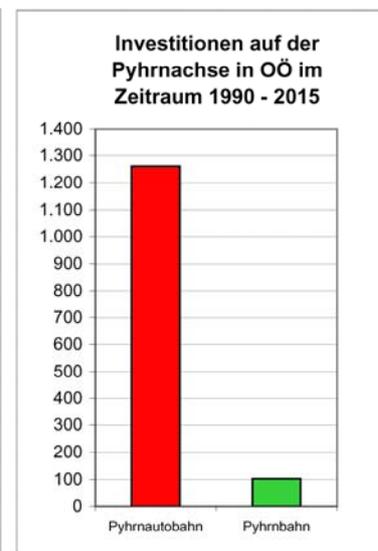
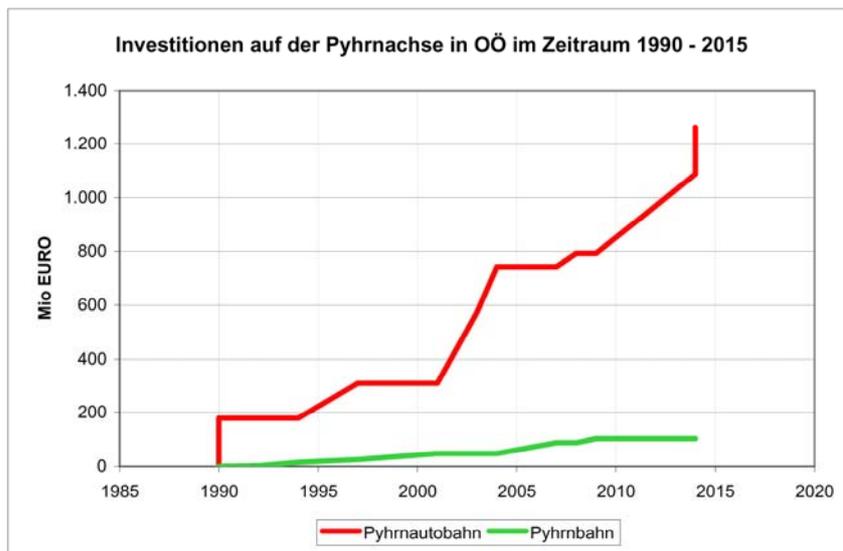
Durch die unterschiedliche Zuständigkeit (ASFINAG bzw. ÖBB) aber auch die Splittung in der Oberösterreichischen Landesregierung werden die Geldmittel auf den einzelnen Verkehrsachsen in sehr unterschiedlichem Ausmaß investiert.

Auf der Pyhrnachse liegt das Verhältnis der Investitionen in Straße und Schiene in den Jahren 1990-2015 bei **10:1** (!).

Jahr für Jahr hat die Bahn gegenüber der Straße an Attraktivität verloren.

Wen wundert's, dass hier nur mehr wenige mit dem Zug fahren?

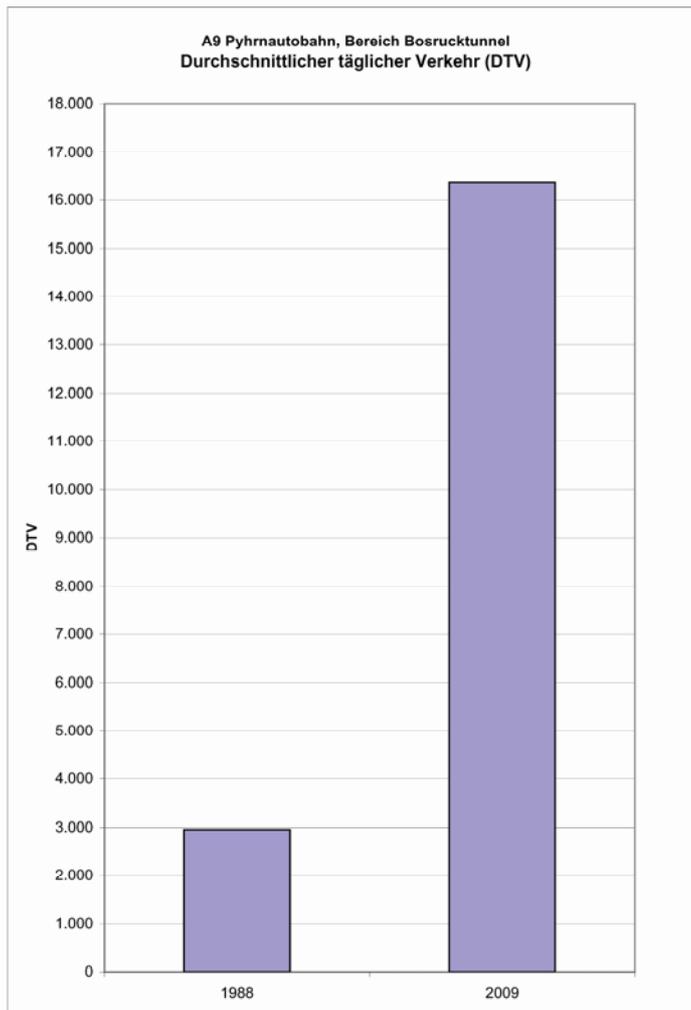
Genau in jenem Teil der Pyhrnstrecke, in dem die Bahn noch den schlechtesten Ausbaugrad und die geringste Streckengeschwindigkeit aufweist, wird auf der schon durchgehend ausgebauten Autobahn dzt. wieder viel Geld in den Bau der 2. Tunnelröhre des Bosrucktunnels und in weiterer Folge in die Tunnelkette Klaus investiert.



Wenn man Geld in die Sicherheit des Verkehrs investieren will, dann sollte primär auch in die Bahn investiert werden, weil das Fahren mit der Bahn generell 30-50 mal sicherer ist als das Autofahren. Außerdem erhöhen die fast 30 Tunneln auf der Autobahnfahrt Linz - Graz die Unfallgefahr noch einmal.

Die Entwicklung des Verkehrs auf der Straße zeigt, dass auf der Pyhrnachse Bedarf für mehr Bahnverbindungen da ist.

Im Zeitraum von 1988 bis 2009 gab es im Bereich des Bosrucktunnels eine Verfünfachung des Kfz-Verkehrs. Einen maßgebenden Anteil an dieser deutlichen Zunahme hat der schrittweise Ausbau der Pyhrnautobahn.



Von den aktuell rd.16.000 Kfz im Bereich des Bosrucktunnels werden viele einen größeren Abschnitt der Pyhrn-Schoberstrecke zurücklegen und nicht nur lokalen Verkehr darstellen.

Dass ein Teil dieses Verkehrs wieder auf die Bahn verlagert werden könnte, wenn dort das Angebot stimmt, liegt auf der Hand.

Absolutes Missverhältnis von Neubauinvestitionen und Investitionen in den Bahnbetrieb!

Wenn das Geld für die Megaprojekte da ist, dann muss es auch für ein Mindestangebot für die innerösterreichischen Fernverkehrsverbindungen da sein!

In der letzten Zeit wird wieder intensiv über die Großprojekte der Bahn (Brenner Basis-, Semmering- und Koralmtunnel) und von deren unverhältnismäßig hohen Kosten gesprochen.

Dass derartige Megaprojekte auch ausreichend Einsparpotenzial besitzen, zeigt das Beispiel Lötschbergtunnel als Teil der Neuen Eisenbahntransversale (NEAT) in der Schweiz. Dort wurde entgegen allen ursprünglichen Beschlüssen das 2. Gleis im 2. Tunnel nicht gelegt, und dadurch rund 3 Mrd. EURO (bzw. rd. 50 % der Gesamtbaukosten) eingespart. Selbst auf dieser wichtigen Transitstrecke in der bahnbegeisterten Schweiz schafft man es, mit einem einröhrigen Tunnel auszukommen.

Wenn man also z.B. bei der Koralmstrecke auf die Suche nach entsprechenden Einsparmöglichkeiten geht, dann könnte man um **1 % der derzeit aktuellen Kosten** (5.000 Millionen EURO) bzw. 0,5 % der schon genannten Kosten (10.000 Millionen EURO) den jetzigen Abgang auf der Pyhrnstrecke für die 2 täglichen Schnellzugpaare **30 Jahre lang abdecken**.

Niemand wird behaupten können, dass dieses Projekt schon auf das letzte Prozent ausgereizt ist.

Dessen ungeachtet müssen aber die ÖBB gemeinsam mit dem Staat Österreich alles unternehmen, dass die Pyhrnstrecke mit vergleichsweise geringem Aufwand rasch attraktiver wird und die Abgänge aus einem in Zukunft viel dichteren Schnellzugverkehr deutlich reduziert werden können.

Die Aufrechterhaltung des Fernverkehrstaktes ist gelebter Klimaschutz!

Schon bei einer Auslastung der Fernverkehrszüge von 10 % ist der Energieverbrauch der Bahn geringer als der der dafür erforderlichen Autoflotte. Und die für die Bahn erforderliche Energie stammt zum überwiegenden Teil aus Wasserkraft, während der Autoverkehr zu fast 100 % auf fossile Kraftstoffe zurückgreift mit allen damit verbundenen Problemen (Treibhauseffekt, Auslandsabhängigkeit, ...).

Außerdem darf es der Politik nicht nur ein pauschales Anliegen sein, den Bahnverkehr zu fördern, sondern muss es im Hinblick auf den immer notwendigeren Klimaschutz ein Handlungsauftrag sein, intensiv an der Verlagerung des Autoverkehrs zum Bahnverkehr zu arbeiten. Dies wird derzeit noch viel zu halbherzig angegangen.

Laut vielfachen Aussagen ist beim Klimaschutz schon rascher Handlungsbedarf notwendig, daher ist das Angebot jetzt zu attraktivieren und Jahr für Jahr zu betreiben und nicht erst im Jahr 2020.

Wenn 10 % des jetzigen Autoverkehrs auf die Bahn verlagert werden könnte (auf angenommen mind. 2/3 der Strecke Linz - Graz), würde täglich eine Energiemenge eingespart werden, die dem jährlichen Stromverbrauch von 40 Haushalten entspricht. Pro Jahr kommt ein Menge von rd. 50 Mio kWh zusammen und damit ca. die Energiemenge, die das Kraftwerk Lambach jährlich produziert.

Nur mit der Stärkung der umweltfreundlichen Bahn – die in Österreich durch den hohen Wasserkraftanteil besonders nachhaltig unterwegs ist – kann man auch im Fernverkehr den Übergang in ein klimafreundlicheres Verkehrssystem erreichen.

Es erfordert daher eine hohe Verantwortung der ÖBB und der Bundespolitik, diesen Schatz zu pflegen, zu intensivieren und sensibel damit umzugehen. Dass die Einstellung eines attraktiven Bahnangebotes auf dieser Strecke nicht Ausdruck dieser Sensibilität ist, liegt auf der Hand.

Wie schon mehrfach in diesem Bericht erwähnt, darf deshalb die Wirtschaftlichkeit nur eines der Kriterien sein. Die Differenz zur Kostendeckung, die aber durch intensives Engagement seitens der ÖBB schrittweise zu reduzieren ist, muss vom Steuerzahler übernommen werden. Das ist in vielen anderen Bereichen der Gesellschaft auch ganz selbstverständlich (z.B. im öffentlichen Kulturbetrieb).

Agieren statt reagieren!

Wie an mehreren Stellen dieses Berichtes aufgezeigt, gibt es ein entsprechendes Potenzial für einen stärkeren Personenverkehr auf der Pyhrnstrecke.

Dazu ist - wie überall in der Wirtschaft - das Angebot entsprechend zu bewerben und neue Kunden anzulocken. Ebenso sind neue Angebote zu entwickeln.

Das was in den letzten Jahren hier gelaufen ist, war zurücklehnen und durch permanente Angebotsreduktion einfach auf den sinkenden Personenverkehr reagieren. Wenn dann die ÖBB noch dazu ungern durch diese „Abwanderungsregion“ fährt, da kann die Entwicklung auf der Pyhrnbahn nur dort hinführen, wo sie ab Dezember 2010 ist. Am Tiefpunkt!

Es ist nicht hinnehmbar, wenn auf einer wichtigen innerösterreichischen Achse, wo heute schon eine (teilweise) gut ausgebaute Bahnstrecke vorhanden ist, der Anteil der Bahnreisenden unter 5 % liegt. Das ist kein unveränderliches Faktum sondern das Ergebnis jahrelanger Versäumnisse.

Vielleicht sollte die ÖBB auch etwas mehr ihren Bahnbetrieb als das Umfeld des Bahnbetriebes bewerben. Seit Wochen sind die Printmedien voll mit Werbungen für die neue Bahnhofsoffensive der ÖBB. Wenn diese Werbebudgets auch etwas für eine Werbung für die Benützung der Bahnstrecke Linz - Graz umgeleitet würden, könnten schon wieder Kunden für die Bahn gewonnen werden. Allerdings kann man für ein Angebot, dass es nicht gibt, auch nicht werben.

Wien - Graz - Linz, ein wichtiges Städtedreieck, das auch verkehrstechnisch eine gute Dreieckverbindung benötigt. Und das nicht nur auf der Straße!

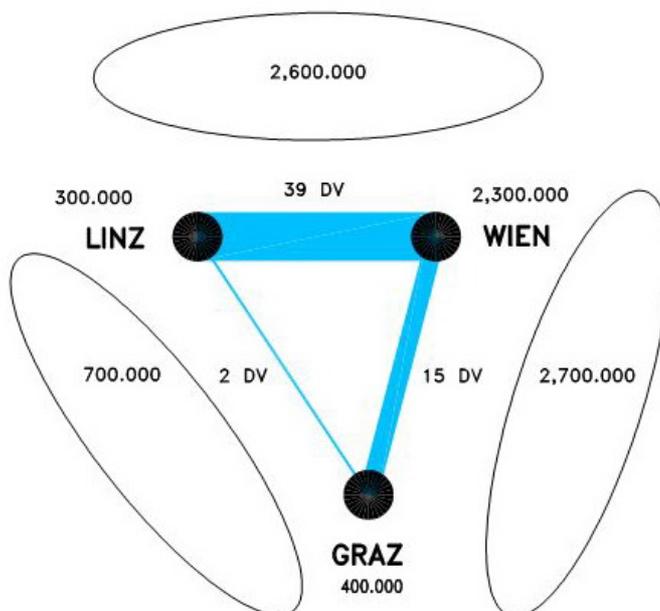
Das Dreieck Wien-Graz-Linz ist die Verbindung dreier großer Ballungsräume, in denen zusammen mit 3 Millionen Einwohnern mehr als ein Drittel der österreichischen Bevölkerung wohnt. Mit den dazwischen liegenden Städten und Orten sind wahrscheinlich mehr als 40 % der österreichischen Bevölkerung erfasst.

Je größer die Ballungsräume, desto mehr Verkehr wird dadurch erzeugt. Auch zwischen den Ballungsräumen.

Setzt man die 700.000 Einwohner (Summe Linz – Graz) in Relation zu 2,600.000 (Summe Wien –Linz bzw. ähnlich Wien-Graz) dann kommt im Vergleich zu den 40 Direktverbindungen (DV) auf der Westbahn auf der Pyhrnstrecke 10 DV und im Vergleich zur Südbahn 4 Schnellzüge pro Tag heraus.

Wien – Graz – Linz

3 Großräume, in denen mehr als ein Drittel der österreichischen Bevölkerung wohnt



Egal wie man diese Relationen jetzt vergleicht. Mit keiner vernünftigen Vergleichsrechnung wird man es jedenfalls schaffen, dass das Ergebnis der notwendigen Direktverbindungen zwischen Linz und Graz gleich 0 ist.

Was die Bahn-(Direkt)-Verbindung zweier Großstädte und Ballungsräume damit zu tun hat, dass die Gegend auf der Pyhrn-Schober-Strecke lt. ÖBB eine „Abwanderungsregion“ ist, darf mit großem Erstaunen hinterfragt werden. Gerade durch die Einstellung eines attraktiven Bahnverkehrs verschärft man dieses Problem noch einmal. Bei solch unqualifizierten Aussagen ist politisches Eingreifen notwendig!

Dem zwischen den Zeilen herauszulesenden Vorhaben der ÖBB, die Verbindung Linz-Graz in Zukunft über Wien anzubieten, ist eine Absage zu erteilen. Das kommt einer verkehrsmäßigen Aufgabe von großen Regionen in Österreich gleich.

Ausbaunotwendigkeit vor allem in Abschnitt Kirchdorf - Selzthal

Wenn man die Bahnstrecke Linz-Graz betrachtet, dann sieht man, dass in den einzelnen Abschnitten stark unterschiedliche Geschwindigkeiten gefahren werden können. Dabei weisen die einzelnen Abschnitte Geschwindigkeitsunterschiede von bis zu 40 km/h auf (siehe Grafik auf der nächsten Seite). Ausgesprochen langsam ist der 55 km lange Abschnitt Kirchdorf-Selzthal. Hier liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit unter 70 km/h. Hier sollten möglichst bald die Hebel angesetzt werden. Einzelne Planungen bzw. Trassenüberlegungen gibt es bereits.

Und nicht alle Streckenabschnitte sind gleich schwierig auszubauen bzw. müssen ohnehin früher verbessert werden.

So gibt es von Roßleithen bis Spital am Pyhrn eine vergleichsweise einfache Trasse für ein schnelles Gleis neben der bestehenden Autobahn und der Bosrucktunnel muss sowieso mittelfristig neu gebaut werden. Wenn man also z.B. diesen ca. 17 km langen Abschnitt Roßleithen bis südlich des Bosrucktunnels (inkl. neuem Bosrucktunnel) auf 160 km/h ausbaut, dann kann man die Durchschnittsgeschwindigkeit auf dem Abschnitt Kirchdorf - Selzthal von dzt. unter 70 auf fast 100 km/h und damit die Durchschnittsgeschwindigkeit Linz - Graz auf 92 km/h anheben bzw. die Fahrzeit um rd. 15 min verkürzen.

Langfristig ist eine Fahrzeit Linz - Selzthal von 1 h zu erzielen. (derzeit 1 h 25 min)

Während man sich im 21. Jahrhundert über die Sicherheit der Autobahntunnels einige Gedanken macht und deswegen stark investiert, fährt man auf der Pyhrnbahn noch teilweise auf den Strecken des 19. Jahrhunderts.

Schrittweiser Ausbau auf Zweigleisigkeit

Für ein attraktives Nebeneinander von Nahverkehr, Fernverkehr und Güterverkehr ist die Strecke möglichst bald leistungsfähiger und gleichzeitig schneller zu machen.

Neben den Ausbauten der Bahnhöfe ist die Strecke auf deutlich größerer Länge zweispurig auszubauen. Von der Verkehrsdichte ist vor allem ein Ausbau der Strecke Nettingsdorf - Wartberg notwendig. Die 26 km lange Strecke von Nettingsdorf nach Wartberg an der Krems ist heute noch überwiegend eingleisig. Hier ist schrittweise die Zweigleisigkeit umzusetzen.

Dazu ist im Investitionsplan des Infrastrukturministerium in den nächsten 5 Jahren nichts vorgesehen, weder Planung noch Bau.

Auf den Abschnitten südlich von Kirchdorf ist zumindest ein schnelles zweites Gleis anzustreben.

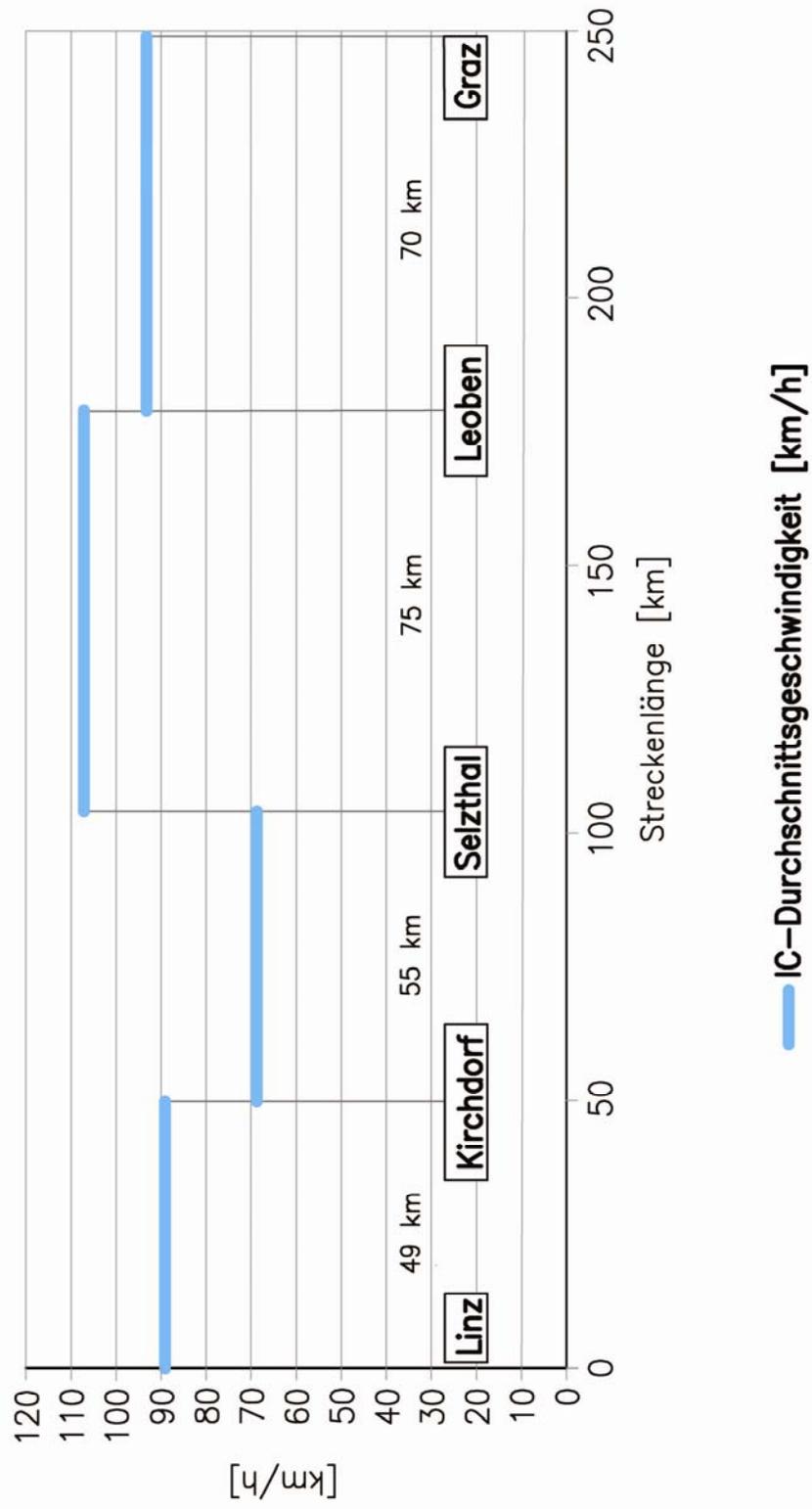
Laufende Attraktivierung des Bahnnetzes auch neben den Großbauprojekten

Parallel zu den laufenden Neubauprojekten in Österreich ist das bestehende Bahnnetz so weit zu adaptieren, dass es gegenüber dem Autoverkehr konkurrenzfähig bleibt. Dies wurde in der Vergangenheit in einzelnen Bereichen verabsäumt. Die Pyhrnstrecke südlich von Kirchdorf ist ein klassisches Beispiel dafür. Jede abschnittsweise Verbesserung kann hier schon wieder dazu führen, dass Bahnkunden zurückgewonnen werden können.

Als Maßstab für den Handlungsbedarf dafür ist die erreichbare Durchschnittsgeschwindigkeit auf den einzelnen Abschnitten heranzuziehen. Gerade auf Hauptstrecken, die keine 70 km/h zulassen, besteht starker Handlungsbedarf.

Die großen Tunnelprojekte aber auch der Westbahnausbau verzerren das Investitionsverhältnis Schiene zu Straße. Tatsächlich gibt es viele weiteren Abschnitte im österreichischen Bahnnetz, wo ein großer Ausbaubedarf besteht.

Durchschnittsgeschwindigkeit der Schnellzüge auf der ÖBB–Strecke Linz–Graz (Fahrplan 09/10)



Die vielen Ankündigungen der Vergangenheit müssen endlich umgesetzt werden!

Vergleicht man die Ankündigungen zur Pyhrnbahn der letzten 20 Jahre mit den tatsächlichen Handlungen bzw. Abläufen, dann klafft hier ein riesiger Spalt.

Auf Relationen mit aller Voraussicht nach hohem Verkehrsaufkommen (z.B. Pyhrnstrecke, ...) ist das Bahnangebot **rechtzeitig zu verbessern**.
(*Gesamtverkehrskonzept OÖ, 1991; S.107*)

Realität: Die ausreichende Verbesserung des Bahnangebotes wurde verschlafen!

Im Personenfernverkehr ist das Angebot zwischen der Bundeshauptstadt, den Landeshauptstädten und... zu **beschleunigen und zu verdichten**.
(*Gesamtverkehrskonzept OÖ, 1991; S.107*)

Realität: Verzögerung und Verdünnung auf der Strecke Linz-Graz!

Seitens des Landes Oberösterreich ist die Verbesserung des Angebotes auf der Strecke Passau-Wels - **Pyhrnbahn** für den Personen- und Güterverkehr sowie die Attraktivitäts- und Kapazitätssteigerung der der Summerauer Bahn **eine verkehrspolitische Notwendigkeit**
(*Gesamtverkehrskonzept OÖ, 1991; S.82*)

Realität: Die Schwerpunkte in der Verkehrspolitik werden - wie die Medienberichte der letzten 4 Wochen zeigen - wo anders gesetzt!

In einer Stellungnahme des Verkehrsministeriums wird dem **Bahnausbau** auf der Pyhrn-Transitstrecke **eindeutig der Vorzug vor dem Fertigbau der Pyhrnautobahn** gegeben.
(*OÖN 20.2.1993*)

Realität: Die Pyhrnautobahn ist seit Jahren durchgängig befahrbar, an der Pyhrnbahn tut sich fast nix!

ÖBB stecken **360 Mio EURO** (umgerechnet) in Strecke Linz – Selzthal.
(*OÖN 25.5.1993*)

Realität: Es wurden seit 1993 erst rd. 100 Millionen in die Pyhrnbahn gesteckt.

Fernverkehrsgrundtakt: Die künftigen Fernverkehrstaktzüge sehen nach den aktuellen ÖBB-Planungen auf der Pyhrnbahn **4 IC-Neigezugspaare pro Tag** vor.
(*Gesamtverkehrskonzept OÖ, 2008, S.115*)

Realität: ab Dez 2010: Fernverkehrstakt = 0!

Das Land Oberösterreich vertritt die Auffassung, dass der Fernverkehr eine wesentliche Standortvoraussetzung und ein Grundgerüst für den Regional- und Nahverkehr darstellt.
(*Gesamtverkehrskonzept OÖ, 2008, S.116*)

Realität: Das Land OÖ kümmert sich nicht intensiv genug um diese Strecke!

Bei Berücksichtigung der Zeitschiene können die größten Beiträge zur Verbesserung der Umweltauswirkungen im Verkehr ... durch Verlagerungen im Personen- und Güterverkehr erreicht werden. (*Gesamtverkehrskonzept OÖ, 2008, S.130*)

Realität: Umweltauswirkungen des Verkehrsbereiches spielen in der OÖ Politik eine untergeordnete Rolle.

Was ist zu tun?

Die **Österreichische Bundesregierung** hat dafür zu sorgen, dass die Österreichischen Bundesbahnen ihr gesamtes Netz und damit flächendeckend auch das Bundesgebiet ausreichend bedienen. Außerdem muss seitens des Bundes alles unternommen werden, dass der Anteil der klimafreundlichen Bahn auch auf der Pyhrn-Strecke wieder deutlich zunimmt.

Die **ÖBB** haben dafür zu sorgen, dass ihre im Bau befindlichen und geplanten Megaprojekte nicht dazu führen, dass der normale Betrieb nicht mehr aufrecht erhalten werden kann und in völligem Unverhältnis Investition und Betrieb getrennt voneinander betrachtet werden.

Das **Land OÖ** hat dafür zu sorgen, dass die jahrelangen Ankündigungen für die Achse der Summerauer- und Pyhrnbahn im Falle der Pyhrnbahn keine leeren Ansagen bleiben und seitens der Politik gleich viel Energie in die Projektumsetzung bei der Bahn gesteckt wird wie in den Autobahnausbau.

Forderungen

Was ist auf der Pyhrnstrecke unmittelbar umzusetzen?

A. Schrittweise Sicherung und Verbesserung des Zugangebots auf der bestehenden Pyhrnstrecke

Schritt 1:

Wiederherstellung der direkten und schnellen Zugverbindung Linz – Graz mit einer Fahrzeit von ca. 3 Stunden (Richtwert) mit 2 Zugpaaren im Juli 2011.

Dazu kann unter Nutzung des bestehenden Rollmaterials (Nahverkehrs-Wendezüge) entweder der REX mit dem IC Salzburg-Graz gekoppelt werden oder der fahrplanmäßig leicht adaptierte REX-2-Stunden-Takt (auf öö Seite) wird auf dem steirischen Abschnitt bis Graz fortgeführt. Diese Lösung ist auf öö Seite kostenneutral.

Schritt 2:

Für den von den Bahn-Initiativen geforderten Integralen Taktfahrplan (ITF) 2014 ist ein 2-Stunden-Takt der Direktverbindung Linz – Graz herzustellen.

B. Sicherung des zukünftigen "Infrastrukturkorridors Pyhrnbahn"

Festlegung einer neuen Ausbautrasse für die Pyhrnbahn zwischen Kirchdorf und Selzthal (Ausbaugeswindigkeit 160 km/h) auf Basis eines Betriebskonzepts.

Auf Basis des ÖREK (Österreichischen Raum-Entwicklungs-Konzepts) 2011 ist innerhalb der nächsten beiden Jahre diese Trasse im Kooperationsmodell Verkehr vom BMVIT und Ländervertretern zu entwickeln. Der so festgelegte Infrastrukturkorridor ist über eine Trassenverordnung des Bundes oder ein Sach-Raumordnungsprogramm des Landes OÖ zu sichern und in den Flächenwidmungsplänen der Gemeinden ersichtlich zu machen.