

Strategie zur Zukunft der Murtalbahn wird vorgestellt

Die Murtalbahn wird in den nächsten Jahren als moderne Schmalspurbahn mit neuem Antriebssystem eingebettet in ein attraktives Gesamtsystem bestehend aus schnelleren Fahrzeiten, neuem Premium-Wagenmaterial, aufgewerteten Knoten und touristischem Leitbild nachhaltig gestärkt werden. Bei den vergleichenden Untersuchungen zur Systementscheidung zwischen Schmal- und Normalspur, hat die Schmalspurbahn im Vergleich zur Normalspur ähnliche Nachfrageeffekte erreicht, dies aber bei deutlich geringeren Investitionskosten. Speziell im Tourismus kann in Zukunft bei Umsetzung entsprechender Maßnahmen ein wesentliches Potenzial an Zuwächsen für die Murtalbahn erreicht werden.

Aufgrund der Neuausrichtung des Bahnverkehrs in der Obersteiermark mit dem Start der Koralmbahn sowie der dringend anstehenden Reinvestitionen wurde im vergangenen Jahr ein breiter Prozess unter Beteiligung von regionalen Entscheidungsträgern gestartet, um Potenziale und Zukunftschancen für die Murtalbahn zu erarbeiten. Von Beginn an waren sich alle Beteiligten darin einig, dass das Rückgrat der ÖV-Erschließung im Bezirk Murau bzw. im Lungau auch künftig die Bahn sein wird. Entsprechend hat es allseits das übereinstimmende **Bekennnis zur Zukunft der Murtalbahn** gegeben.



Abbildung 1: Die Murtalbahn braucht ein neues Gesicht - neue Fahrzeuge sind ein wichtiger Puzzlestein für den Erfolg der Zukunft (Symbolfoto)

Die **Ergebnisse** wurden am 28.06.2018 der Steuerungsgruppe „Zukunft Murtalbahn“ präsentiert und ergeben folgendes Bild:

Der künftige **Fahrplan** der Murtalbahn muss fahrplantechnisch fit für die Zeit nach Inbetriebnahme der Koralmbahn gemacht werden. Sie muss den Knoten in Unzmarkt zur halben Stunde sowie den Knoten zur vollen Stunde in Murau bedienen, um die optimale Verknüpfung in die regionalen Zentren bzw. Verteilung in die weitere Region zu gewährleisten (Murautakt).

Abgeleitet aus den Ergebnissen des Verkehrsmodells und aus touristischen Überlegungen wird die schrittweise Verdichtung des derzeitigen Zweistundenintervalls auf einen Stundentakt von Unzmarkt bis nach Tamsweg empfohlen.

Neben dem Fahrplan ist das **Fahrzeug** das wichtigste Verkaufs- und Marketinginstrument dem Kunden gegenüber. Die neu anzuschaffenden Fahrzeuge müssen - unabhängig von der Spurweite oder der Traktionsart - sprintstark, niederflurig sowie voll klimatisiert sein. Eine Fahrgastinformation auf Stand der Technik sowie ausreichend Platz für den Fahrradtransport sind ebenso Grundvoraussetzungen. Zusätzliche Assets ergeben sich aus den touristischen Anforderungen (Ski, Wildwasser, Themenzüge zu Holz bzw. Bier, Inszenierung der Landschaft mit der Mur, ...).



Abbildung 2: Schnellere Fahrzeiten erfordern jedenfalls umfassende Baumaßnahmen

Bei den Untersuchungen zur Zukunft der Murtalbahn hat die **Infrastrukturentwicklung** einen wesentlichen Teil eingenommen. Im neuen Fahrplanmodell muss die Fahrzeit zwischen Unzmarkt und Murau auf rund 25 Minuten reduziert werden (derzeitige Fahrzeit 38 Minuten). Dies kann sowohl mit Normalspur als auch mit Schmalspur erreicht werden. Für Schmalspur würde dies die bestandsnahe Verbesserung der Trassierung, das Auflassen einzelner Halte bzw. die Einführung von Bedarfshalten sowie Maßnahmen an Eisenbahnkreuzungen erfordern.

Mit den Verbesserungen kann auch die

Fahrzeit zwischen Murau und Tamsweg wesentlich reduziert werden.

Eine Umspurung auf Normalspur würde auf einem Großteil der Strecke eine vollständige Neutrassierung der Bahn bedeuten (höherer Grundbedarf, viele neue, teure Kunstbauten,...), für die voraussichtlich auch aufwändige und langwierige Behörden- und Einlöseverfahren notwendig sind.

Der große Unterschied in den Varianten ergibt sich bei den Kosten. Die **Investitionskosten** an der Strecke sind für die Umspurung mehr als 2,75-mal so hoch wie bei der Beschleunigung der Schmalspur (53 zu 19 Mio. EUR, bei gleicher Wirksamkeit).

Entsprechend den Vorgaben zur Erreichung der globalen Klimaziele und der Energieautarkie der Region und auch um die notwendigen, kurzen Fahrzeiten zu erreichen, müssen für die Murtalbahn **Varianten eines kostengünstigen und umweltgerechten Antriebskonzeptes für die zu bestellenden neuen Garnituren** gefunden werden.

Die **Knoten** (Bahnhöfe) sind als multimodale, barrierefreie Schnittstellen auszubilden. Der **Bahnhof Murau** als neuer zentraler Betriebsstandort (Werkstätte und betriebliches Zentrum) wird hier vor allem bei der Variante Schmalspur eine besondere Aufwertung erfahren.

Weiters fallen bei jeder Variante Kosten für die neu zu gestaltenden Haltestellen sowie für die Eisenbahnkreuzungen an.

Im Bereich **Güterverkehr** sind die Frachtpotenziale zu gering, um daraus eine Umspurung auf Normalspur ableiten zu können. Mit der neuen Trassierung der Murtalbahn wird auch weiterhin der Betrieb eines Güterverkehrs möglich sein. Dies könnte bei entsprechender Kostendeckung einen Zusatznutzen für die Bahn darstellen. Dafür werden gemeinsam mit der Steiermarkbahn und der Region **innovative und flexible Konzepte** zu entwickeln sein.

Zur **Abschätzung künftiger Fahrgastpotenziale** sind in einem Verkehrsmodell die drei Planfälle Schmalspur, Normalspur und Stundentakt mit dem Ist-Zustand der Murtalbahn verglichen worden. Diese Berechnungen ergeben, dass die in den Planfällen Schmalspur und Normalspur gesetzten Maßnahmen bei Beibehaltung des bestehenden Zweistundentaktes in beiden Fällen gleichbleibende Fahrgastzahlen ergeben. Wesentliche Fahrgastzuwächse sind bei Einführung eines Stundentaktes zu erwarten. Dies betrifft insbesondere den Tourismus, der in jeder der untersuchten Varianten Zuwächse zu verzeichnen hat. Um diese Potenziale abschöpfen zu können, müssen übergreifende Marketingmaßnahmen erarbeitet werden.



Abbildung 3: Will man touristische Potenziale abschöpfen, müssen technische Features im Zug Standard sein

In der Steuerungsgruppe ist auch **die langfristige Vision einer Bahn-Tauernquerung** (Murau – Tamsweg – Radstadt) diskutiert worden. Diese wird seitens der Regionen auf die übergeordnete, nationale Ebene herangetragen.

Als Ergebnis wird die Realisierung der Variante Schmalspur durch die Steuerungsgruppe empfohlen.



Rund um die Murtalbahn ist mit den gestarteten Arbeiten eine **Aufbruchsstimmung** erkennbar. Diese soll genutzt werden, um im Auftrag des Verkehrslandesrates Anton Lang die weiteren **folgenden Schritte** einzuleiten:

Abbildung 5: Ja zur Murtalbahn!

1. Suche nach geeigneten Fahrzeugen mit neuem, innovativem Antriebssystem zur Erzielung der notwendigen Fahrzeitverkürzungen.
→ Mitte 2019
2. Detaillierung der vorliegenden generellen Streckenplanung Schmalspur.
→ Mitte 2019
3. Erarbeitung einer detaillierten Gesamtkostenaufstellung und eines Umsetzungszeitplanes.
→ Ende 2019
4. Ausarbeitung eines Finanzierungskonzeptes inklusive Verhandlungen mit dem Bund zur notwendigen Kofinanzierung.

Rückfragehinweis

René Kronsteiner
Büro LR Anton Lang
rene.kronsteiner@stmk.gv.at
0664 / 12 36 433