



PYHRN-SCHOBER-ACHSE



ZEIT FÜR WEICHENSTELLUNGEN

Verfahrens-, Vorlauf- und Bauzeit sind bekanntermaßen langdauernd und verzögern sich zudem nahezu immer. Deshalb müssen die Planungen eines neuen, zweigleisigen Bosruck-Basistunnels zwischen der Steiermark und Oberösterreich sowie des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Linz – Selzthal unverzüglich beginnen!

*„Wir haben nicht mehr viel Zeit, 2040 ist einmal Umfallen.“**

Bundesministerin
Leonore Gewessler

* Kronen Zeitung, 27. Mai 2021, S. 4

Gemeinsam für die Zukunft der Steiermark:



Pyhrn-Schober – Ausgangslage

Leistungsfähige Verkehrswege stellen die Lebensadern für die Wirtschaft und Gesellschaft dar. Obwohl die Strecke über die Pyhrn-Schober-Achse die kürzeste Verbindung zwischen Südosteuropa und Zentraleuropa ist, läuft die Steiermark Gefahr, aufgrund limitierender Faktoren der aktuellen Strecke „umfahren“ zu werden bzw. nicht in wesentliche Transportkorridore eingebunden zu sein. Damit das nicht passiert, müssen die Weichen für die weitere Zukunft jetzt gestellt werden.

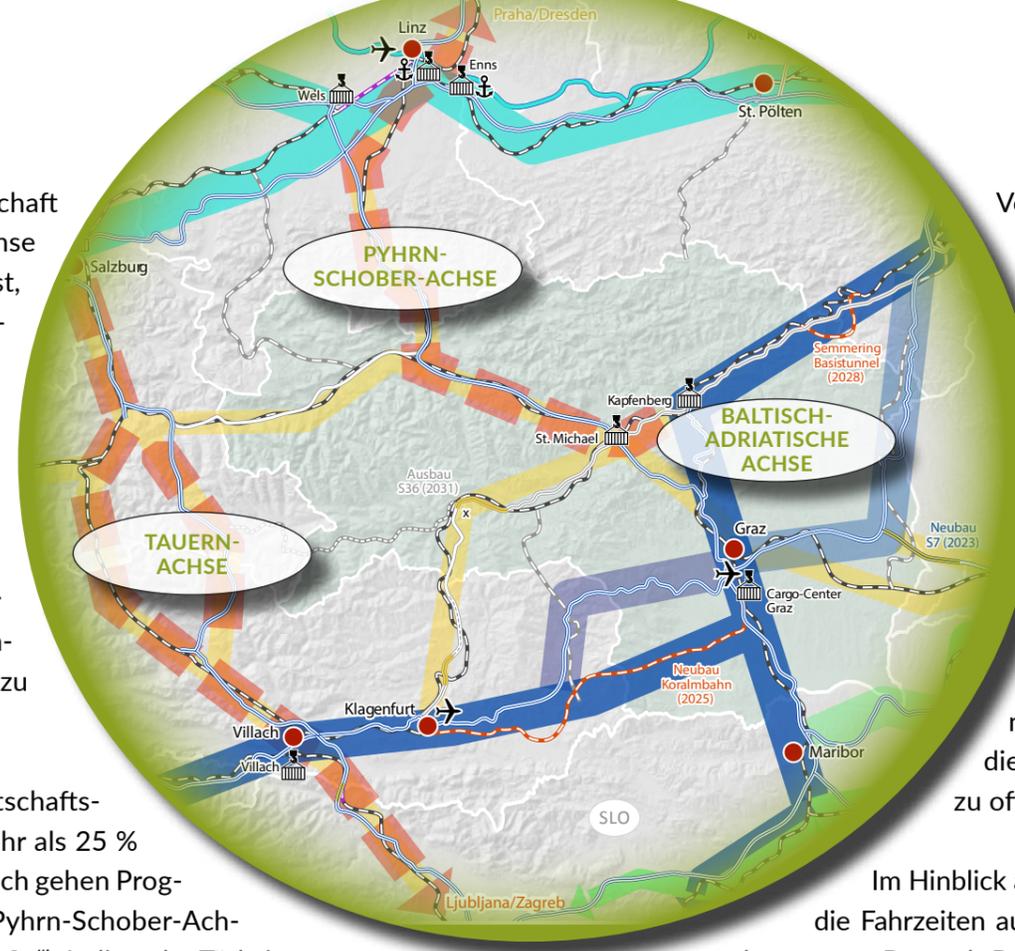
Im Gegensatz zur längst ausgebauten A9 Pyhrnautobahn mit dem Bosrucktunnel muss die Eisenbahn noch mit Trassen mit Regionalbahncharakter das Auslangen finden. Hier ist ein Gleichziehen mit der Straße unbedingt erforderlich, um diese wichtige Nord-Süd-Schieneverbindung ebenfalls auf ein zeitgemäßes Hochleistungsbahn-Niveau zu bringen.

Gerade die friktionsfreie Logistik-Verbindung in den deutschen Wirtschaftsraum ist für die Steiermark von maßgeblicher Bedeutung, da 2019 mehr als 25 % aller steirischen Ausfuhren nach Deutschland exportiert wurden. Zugleich gehen Prognosen von einer massiven Erhöhung beim Transit-Aufkommen auf der Pyhrn-Schober-Achse aus. Durch künftige Verkehre zwischen der EU und China („Seidenstraße“), Indien, der Türkei etc. wird die Pyhrn-Schober-Achse 2030 gegenüber 2010 ca. 190 % mehr Güteraufkommen anziehen.

Im Kampf gegen den Klimawandel bietet der Ausbau der Schiene enorme Potentiale zur Erreichung der Klimaschutzziele und ist gleichzeitig auch die optimale Antwort auf die häufiger auftretenden Wetterkapriolen wie beispielsweise Niedrigwasser auf Donau und Rhein.

Die Inbetriebnahme von Koralm- und Semmeringtunnel in den Jahren 2025 und 2028 wird für die Steiermark impulsgebend sein. Schon jetzt müssen zur weiteren Entwicklung die Schritte für den Bau eines neuen Bosrucktunnels festgelegt werden.

- Ohne Ausbau der Pyhrn-Schober-Achse und ohne neuen Bosrucktunnel ist der Wirtschaftsstandort Steiermark weiterhin benachteiligt und droht umfahren zu werden.
- Zukünftig überlagern sich die Verkehrsströme des Baltisch-Adriatischen Korridors, der Pyhrn-Schober-Achse und des S-Bahn-Verkehrs zwischen Bruck an der Mur, Graz und Spielfeld, wodurch ein gravierender Flaschenhals entsteht.
- Trotz Semmering-Basistunnel und Koralmtunnel hinken die Fahrzeiten (Ausnahme: Graz – Klagenfurt) aus steirischen Relationen hinterher.
- Unterbleibt ein zeitgemäßer Ausbau, kommt es auch weiterhin zu einer Verlagerung des Verkehrs auf die Straße bzw. werden Transporte von Südosteuropa nach Zentraleuropa über andere und längere Schienekorridore durchgeführt. Umwelt und Klima können dadurch auch künftig nicht entlastet werden.



Pyhrn, Bosruck – Planung jetzt!

Vorrangig gilt die Pyhrn-Schober-Achse als Güterstrecke, aber sie ist auch eine bedeutende Querverbindung zwischen Linz und Graz für den Personenverkehr. Der Ausbau war unter anderem auch aus diesem Grund ursprünglich in Rahmenplänen der ÖBB enthalten. In den aktuellen Rahmenplänen fehlt dieser essentielle Ausbau aber, was im Hinblick auf die geplante Inbetriebnahme 2040 vor allem aufgrund der absehbar langen Vorlauf-, Planungs-, Verfahrens- und Bauzeiten als äußerst problematisch einzuordnen ist.

Der aktuelle einröhrige, alte Bosrucktunnel aus dem Jahr 1906 ist aufgrund seiner Steigung von bis zu 21 Promille im Zulauf eine Hürde für den schweren Güterverkehr, was mit zusätzlicher Dauer und erhöhten Transportkosten einhergeht. Deshalb ist eine Wettbewerbsfähigkeit der Schiene nicht gegeben und eine Verlagerung der Logistikströme von der Straße auf die Schiene, welche aus ökologischer Sicht zu begrüßen wäre, scheitert leider zu oft aus ökonomischen Gründen.

Im Hinblick auf die Erreichbarkeit der Steiermark und einen akzeptablen Modal Split sind die Fahrzeiten auf der Pyhrn-Schober-Strecke zu lang (Linz – Graz: 3:10 Stunden). Erst mit dem neuen Bosruck-Basistunnel und einer weitgehend zweigleisig ausgebauten Pyhrnstrecke ist für die Strecke Linz – Graz eine konkurrenzfähige Fahrzeit von 2:30 Stunden erzielbar.

Das spricht für einen sofortigen Planungsbeginn:

- Die Stärkung der Schiene ist nicht nur klimafreundlich, sondern auch ein nachhaltiger Beitrag zum Wohle des Menschen und der Umwelt.
- Standortnachteile werden so früh wie möglich kompensiert und der Wirtschaftsstandort Steiermark gefestigt.
- Graz ist der zweitgrößte Ballungsraum Österreichs. Die Region Kapfenberg, Bruck an der Mur und Leoben ist nach Linz die zweitgrößte Industrieregion Österreichs. Gemeinsam müssen diese beiden wirtschaftlich sehr bedeutenden Regionen auch in Richtung Deutschland und Nordwesteuropa an das internationale Schienennetz besser angebunden werden.
- Für Tourismusgebiete bedeutet eine Verbesserung beim Personenverkehr eine bessere Erreichbarkeit und weniger Lärm durch weniger Güterverkehr auf der Straße.
- Die Pyhrn-Schober-Achse für vorzugsweise den Güterverkehr und die Tauernachse vorrangig für den Personenverkehr erfüllen gemeinsam bestens die Kriterien des TEN-Kernetzes.
- Neue auf die Schiene verlagerte Verkehre zwischen Europa und Asien lassen zusätzliches Potential für Güterverkehre auf der Pyhrn-Schober-Achse erwarten.
- Durch eine leistungsstarke Flachbahn zwischen der Steiermark und Oberösterreich, werden schwere Güterverkehre ermöglicht.
- Die Ausbaumaßnahmen führen zu einer Aufwertung des intermodalen Rail-Road-Terminals Cargo Center Graz in Werndorf.
- Durch stark verkürzte Fahrzeiten im Personenfernverkehr sind auch maßgebliche Verlagerungen vom Straßenverkehr auf die Schiene bzw. eine Reduktion von Verkehrsunfällen zu erwarten.

Gemeinsam für die Zukunft der Steiermark:

Maßnahmen jetzt planen und zeitnah umsetzen!

- » 1) Bau eines neuen, flach trassierten, zweigleisigen Bosrucktunnels
- » 2) Zweigleisiger Ausbau der Strecke Linz – Selzthal
- » 3) Ziel: durchgängig zweigleisige Flachbahn

Mit der ausgebauten Pyhrnstrecke eignet sich der Abschnitt Graz – Linz bestens als alpenquerender Abschnitt im TEN-T-Kernnetz und als Teil eines neuen Kernnetzkorridors, der Südosteuropa und die Häfen der Adria mit den zentralen Marktregionen der EU verbindet und eine verbesserte räumliche Integration innerhalb der EU unterstützt.

Zeitplan:

- » **2021:** Detailplanungsauftrag des BMK an die ÖBB und damit Start des Planungsprozesses für den Neubau des Bosruck-Basistunnels
- » **2026:** Abschluss aller Verfahren
- » **2027:** Baubeginn Neubau Bosruck-Basistunnel sowie Ausbau der Pyhrn-Schober-Achse
- » **2040:** Inbetriebnahme Bosruck-Basistunnel samt weitgehend zweigleisig ausgebauter Pyhrn-Schober-Achse

