

ÖBB – Infrastruktur AG – Zukunft bauen: Netz und Kapazitäten im Herzen Europas

Das Eisenbahnnetz in Österreich wird seit etwa 15 Jahren massiv ausgebaut, um diesem wichtigen Verkehrsträger sowohl im Personenverkehr, wie im Güterverkehr einen Platz zu verschaffen, der den Bedürfnissen einer modernen Volkswirtschaft entspricht, der dem auch bereits gut ausgebauten Straßennetz gleichrangig an die Seite gestellt werden kann und der die verkehrspolitischen Ziele eines gebirgigen, aber modernen Industrielandes zu unterstützen in der Lage ist. Aktuell werden durch die ÖBB Infrastruktur AG rd. 2 Mrd. € pro Jahr in das hochrangige Eisenbahnnetz investiert, wobei sich der Schwerpunkt eben von der Westbahn zur Südbahn verlagert. Weiters wird investiert in die Modernisierung der großen dem Personenverkehr dienenden Bahnhöfe mit dem neuen Wiener Hauptbahnhof als Spitzenleistung, aber auch in die Nach- und Ausrüstung von Terminals, den Basispunkten des Güterverkehrs. Die Lage Österreichs im Herzen Europas macht diese Anstrengungen auch zu einem Plus für den europäischen Verkehr auf der Schiene. Die Darstellung dieser Bemühungen in Gegenwart und absehbarer Zukunft war Aufgabe eines Vortrags von Ing. Mag. Andreas Matthä, Vorstandsdirektor der ÖBB – Infrastruktur AG, den er am 30. September 2015 im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz hielt im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“, veranstaltet von der Sparte Industrie in der Wirtschaftskammer Österreich, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft.

Einleitend meinte Ing. Mag. Matthä einen gesellschaftlichen Trend zu erkennen hin zum Schienenverkehr: Im Personenverkehr sehen viele junge Leute keinen Vorteil mehr selbst einen PKW zu besitzen und zu benützen, wie das noch vor kurzem als trendig galt. Die Umweltbewegung angesichts des vom Menschen beeinflussten Klimawandels bewegt die Leute den Eisenbahnverkehr zu bevorzugen, wo die Traktionsenergie zu über 90 % aus nachhaltigen Quellen der Stromerzeugung kommt. Die Urbanisierung fördert den Zuzug in die Ballungsgebiete und verstärkt den Stau auf den Straßen, dem zu entkommen die Benützung der Bahn ermöglicht. Schließlich ist in der Wirtschaft allgemein die Arbeitsteiligkeit der modernen Produktion angewiesen auf zunehmende Transporte, für die bei großen Mengen und über weite Distanzen die Bahn das gegebene Verkehrsmittel ist. Die europäische Verkehrspolitik entspricht diesen Erfordernissen und Entwicklungen und koordiniert den Bau bzw. Ausbau moderner Eisenbahnlinien entlang der für die Zwecke der Europäischen Union festgelegten Verkehrsachsen des Kernnetzes der EU.

Der Österreichische Gesamtverkehrsplan, erstellt vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, soll den Verkehr effizienter, sicherer, sozialer und umweltfreundlicher machen. Beim Personenfernverkehr soll ein Taktfahrplan der Bahn (ähnlich dem in der Schweiz) gesamtösterreichisch eingeführt werden mit fixen Zeiten und gesicherten Anschlüssen. Der Güterverkehr soll kapazitiv ausgebaut werden, um den europaweit gesehen günstigen „modal split“ der Bahn von etwa 35 % zu halten bzw. noch künftig möglichst ausweiten zu können. Insgesamt soll dazu die technische Massenerleistungsfähigkeit, die Geschwindigkeit und die Nahverkehrspotenz der Bahn stärker genützt werden.

Die EU hat 9 Hauptachsen des Kernnetzes des Verkehrs definiert, von diesen 9 Achsen durchqueren 4 Österreich, nämlich:

- Die Achse Skandinavien-Mittelmeer von Oslo / Helsinki bzw. Stockholm nach Palermo. Sie durchquert Österreich über den Brenner ab Kufstein.
- Die Rhein-Donau-Achse von Straßburg zum Schwarzen Meer. Sie durchquert Österreich ab Passau bzw. Salzburg nach Bratislava bzw. Budapest.
- Die Baltisch-Adriatische Achse von Danzig bzw. Stettin über Wien nach Bologna bzw. Ravenna. Sie durchquert Österreich von Hohenau über Wien, Graz, Klagenfurt nach Tarvis bzw. Spielfeld ab Graz
- Die Achse Norddeutschland – Orient bzw. Östliches Mittelmeer von Berlin über Prag, Wien, Budapest und Bukarest zum Schwarzen Meer bzw. über Sofia nach Athen. Sie tangiert Österreich über die Nordbahn nach Wien und weiter über die Ostbahn nach Budapest.

Interessant ist, dass 3 dieser Achsen durch Wien verlaufen. Auf diese Weise ist der neue Wiener Hauptbahnhof als Durchgangsbahnhof eine gelungene Entsprechung dieser Achsenfestlegung der EU.

Die Ausbaupläne der ÖBB-Infrastruktur AG gehen aus von einer Verkehrsprognose für 2025 und nachher (2025+). Die Westbahnstrecke Wien-Linz wird nach der Fertigstellung der Güterzugumfahrung von St. Pölten ab 2017 viergleisig ausgebaut sein und allen Anforderungen der Zukunft gerecht werden. Es steht weiters noch dringend der viergleisige Ausbau Linz-Wels in Form einer zusätzlichen zweigleisigen Neubaustrecke aus. Ebenso ist ein viergleisiger Westbahn-Ausbau von Salzburg nach Straßwalchen nötig, der erst projektiert wird und auch für den Schnellbahnverkehr im Salzburger Land von hoher Bedeutung ist. Dies sind die Westbahn-Teilstrecken, welche bereits am Rand ihrer Kapazität ausgelastet sind.

Die übrigen Engpass-Stellen im hochrangigen ÖBB-Netz sind an der Südbahn die Semmeringstrecke, welche für den Güterverkehr mit schweren Zügen ungeeignet ist und wo etwa ab 2023 der Basistunnel, dessen Bau eben begonnen wurde, die Lösung bringen wird. Auch die Strecke Bruck / Mur - Graz wird zum Engpass und nach Fertigstellung der Koralmstrecke, ebenfalls 2023, den Zusatzverkehr nur mehr schlecht verkraften können. Wenigstens Streckenkorrekturen wird es dort geben müssen. Die Strecke Graz – Gleisdorf benötigt ebenfalls eine Ertüchtigung und es müsste die steirische Ostbahn von Graz bis zur Grenze bei St. Gotthard a. d. Raab elektrifiziert werden, um dort auf die neu ausgerüsteten ungarischen Strecken der Raaberbahn (Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn) zu treffen. Damit entstände ein neuer Zulauf für die Koralmbahn in einem künftigen Verkehr Ungarn-Italien. Schließlich gilt es deutliche Engpässe im Wiener Raum zu beseitigen: der doppelgleisige Ausbau der Pottendorfer Linie bringt eine viergleisige Verbindung von Wien nach Wr. Neustadt und eine Verbesserung der Verbindung von Wien nach Ödenburg und Eisenstadt. Es wird daran gearbeitet, wenn auch langsam. Die Ostbahn Wien - Bruck a. d. Leitha ist kapazitiv bald komplett ausgelastet. Der Marchegger Zweig der Ostbahn muss dringend elektrifiziert und entsprechend ausgebaut werden als moderne Eisenbahn ins Zentrum von Pressburg / Bratislava, denn die elektrifizierte Verbindung von Wien über Parndorf und Kittsee endet in Engerau / Petrzalka, dem südlich der Donau liegenden Stadtteil von Pressburg, von wo nur eine unzulängliche Verbindung ins Zentrum von Pressburg über die alte Eisenbahnbrücke über die Donau besteht und eine geplante Untertunnelung der Donau für den Bahnverkehr wohl nur in sehr ferner Zukunft zustande kommen wird. Als Problem für eine nötige Verdichtung des Wiener Nahverkehrs per Schnellbahn erweist sich auch die Strecke Meidling - Mödling, wo 4 Gleise benötigt würden, die zu schaffen aber wegen der örtlichen Verbauung sehr teuer käme.

Als weitere Vorhaben sind zu nennen: der Ausbau der Nordbahn Gänserndorf - Lundenburg / Breclav für den Schnellverkehr ab 160 km/h, wo es vielfach um die Beseitigung schienengleicher Eisenbahnkreuzungen und Lärmschutzmaßnahmen geht. Die Pyrh - Bahn Selzthal - Linz ist eine wichtige Güterzugsverbindung von den steirischen Industriegebieten nach Deutschland und den Nordseehäfen, aber ungeeignet für lange und schwere Züge, die aber erst den Bahnverkehr wirtschaftlich machen. Ein besonderer Engpass ist die Steilrampe von Selzthal zum Bosrucktunnel, der sanierungsbedürftig ist und durch einen Basistunnel ersetzt werden soll. Dafür gibt es aber weder Zeitplan noch Mittel. Für die folgenden Westbahnabschnitte besteht künftig Ausbaubedarf: Wels - Straßwalchen, Salzburg - Golling, Innsbruck - Landeck und Bludenz - Bregenz. In Kärnten wird nach der Fertigstellung der Koralmbahn die Strecke Klagenfurt - Villach kapazitiv ausgebaut werden müssen. Ebenso ist in der Steiermark der Ausbau der Südbahn von Werndorf nach Spielfeld nötig zur Wiederherstellung einer zweigleisigen Strecke Richtung Slowenien, was in langsamen Schritten erfolgt.

Der Brenner-Basistunnel ist ein Projekt in erster Linie von Europäischer Dimension. Der Bau ist angelaufen. Eine von Österreich allein getragene Vorleistung ist der viergleisige Bahnausbau im Unterinntal von Radfeld nach Baumkirchen und der Innsbrucker Umgehungstunnel. In diesem Bereich ist kapazitiv für die Zukunft in jeder Weise vorgesorgt. Ein viergleisiger Ausbau Radfeld - Kufstein wird projektiert, ist aber abhängig von den noch nicht sichtbaren Ausbauvorhaben zur Fortsetzung in Bayern.

Die Ausbauprogramme der ÖBB-Infrastruktur AG haben als Ziel:

- Eine Reduktion der Fahrzeit (auch als Voraussetzung eines umfassenden Taktfahrplans),
- Die Schaffung von mehr Kapazität der Strecken, wo dies nötig ist,
- Moderne Bahnhöfe als Attraktion für die Kunden,
- Moderne Technik.

Die Bahnhof-Offensive der ÖBB ist bereits seit geraumer Zeit auf gutem Weg. Es geht dabei nicht etwa nur um den Wiener Hauptbahnhof oder den Westbahnhof, die Bahnhöfe Meidling, Praterstern, Floridsdorf und Landstraße in Wien und die Modernisierung von Schnellbahnstationen in Wien. Es wurden neu und modern gestaltet die Hauptbahnhöfe in Linz, Salzburg, Innsbruck, Villach und Graz. Weitere Bahnhöfe in Städten mittlerer Größe sind modernisiert worden oder wurden neu errichtet, wie in Baden oder Leibnitz. Völlig neue Bahnhöfe gibt es in Tullnerfeld und wird es geben an der Koralmbahn (Weststeiermark, Lavanttal). Selbst kleinere Umsteigeknoten wurden nicht vergessen, wie St. Valentin oder Absdorf - Hippersdorf und viele andere.

Für neue bzw. erweiterte Güterverkehrszentren werden 400 Mill. € ausgegeben. So wird der Vorarlberger Terminal Wolfurt erweitert, was im dicht besiedelten Rheintal nicht einfach ist. Ebenso wird Wels ausgebaut. Endlich geht man auch beim neu so benannten Terminal Wien Süd, früher Inzersdorf, in die Verwirklichungsphase. Dieser Terminal sollte abgesiedelte bzw. noch abzusiedelnde Wiener Güterbahnhöfe ersetzen. Der Güterbahnhof Matzleinsdorf ist längst verschwunden im Zuge des Ausbaus des Hauptbahnhofs Wien, ebenso der Ostbahnhof. Die in Matzleinsdorf seit langem domizilierte Großspedition Gebrüder Weiss ist nach Ma. Lanzendorf in Nieder Österreich gezogen. Der Wiener Nordwestbahnhof als letzter alter Speditionsbahnhof wird bald abgesiedelt werden. Der dortige Hauptspediteur Schenker hat bereits vor Jahren groß neu gebaut im Hafen Albern. So ist durch die lange Verzögerung des Projektes Inzersdorf die Schaffung eines zentralen Speditionsbahnhofs in Wien mit direkten Güterzugsverbindungen nach wichtigen Destinationen verwirklicht. Das nun als Terminal Wien

Süd bezeichnete Güterverkehrszentrum in hervorragender Verkehrslage (eigener Autobahnanschluss) wird die entsprechenden Eigenaktivitäten der Rail Cargo Austria im Wiener Raum aufnehmen und den Container Terminal am Nordwestbahnhof ersetzen. Raum für weitere Aktivitäten gibt es, ebenso eine Erweiterungsmöglichkeit.

Das Ziel der ÖBB-Infrastruktur, neueste Technik einzusetzen, ist eigentlich ein riesiges Software-Vorhaben. So wird das Streckennetz bereits österreichweit von nur 5 Betriebsführungszentralen gesteuert. Verschubanlagen wurden modernisiert und werden vielfach per Funkfernsteuerung betrieben. Schließlich ist die Umrüstung der Sicherungsanlagen im Kernnetz der ÖBB auf das einheitliche EU – Sicherheitsnetz ETCS / Level 2 ein technisches und finanzielles Großvorhaben. Hier waren die ÖBB bei diversen Schritten der Entwicklung und praktischen Erprobung eingeschaltet. Wichtig ist ferner auch die Anhebung restlicher Teile des Netzes auf die Streckenklasse von 22,5 t Radsatzlast (Sanierung von Brücken etc). Hier muss die Eignung für den Güterverkehr mit schweren Zügen der Bahn den nötigen verkehrsträgereigenen Konkurrenzvorteil verschaffen!

Die ÖBB-Infrastruktur AG steuert ihre Investitionen innerhalb von 6-jährigen Plänen, die von Zeit zu Zeit nachgebessert werden. Gegenwärtig gilt der Rahmenplan 2014-2019 mit einem Volumen von 13,2 Mrd. €, die zu 55,6 % in Streckenausbauten und Streckenneubauten fließen, 24 % benötigt man für die Modernisierung des Bestandnetzes, 6,4 % fließen der Bahnhofs-Offensive zu und 14 % gehen in andere Investitionen, wo moderne Sicherheitssysteme eine Hauptrolle spielen. Die Ziele dieser Investitionsoffensive sind:

- Die Stärkung der Marktposition der Schiene. Dies gilt besonders dort, wo ein hohes Potential der Verkehrsverlagerung zur Bahn gegeben ist. (= das Geld soll dorthin fließen, wo es ökonomisch Sinn macht!).
- Die Steigerung der Wirtschaftlichkeit. Gegenwärtig decken die Benützungsentgelte, also die Schienenmaut, 25 % der anteiligen Kosten. Das muss erhöht werden und ist beim Zielnetz hinsichtlich der variablen und semivariablen Kosten erreichbar. Die Differenz über die jetzt 25 % Kostendeckung schießt der Bund in Form einer 30 jährigen Annuität zu.
- Die Erhöhung der Sicherheit als Wettbewerbsfaktor, denn diese ist ein sehr wichtiges Wettbewerbsselement des Systems Bahn.
- Schließlich soll die ÖBB ein modernes Erscheinungsbild aufweisen und die in ihren Anlagen steckenden Werte sollen bewahrt werden (Werterhaltung).

Insgesamt gesehen, sind die Investitionen der ÖBB-Infrastruktur vielfach Zukunftsinvestitionen für künftige Generationen, es wird die Bahn von Morgen gebaut und so die Zukunft der Bahn erst nachhaltig ermöglicht.

Der volkswirtschaftliche Wert dieser Bahninvestitionen ist erwiesen:

- 1 € in den Bahnausbau investiert generiert direkt und indirekt 2 € an Steuern, Abgaben und Sozialversicherungsbeiträge;
- 1 Mrd. € Bahninvestitionen sichert 17.000 Arbeitsplätze;
- Die neuen oder verbesserten Strecken erschließen ganze Regionen, schaffen betriebliche Standorte oder verbessern deren Lage, was wiederum Arbeitsplätze schafft und die Entleerung peripherer Gebiete stoppt.

Diese volkswirtschaftlichen Effekte von Bahninvestitionen wurden innerhalb des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“ vom Chefökonom der Industriellenvereinigung, Dr. Helmenstein, in einem separaten Vortrag bereits überzeugend dargelegt.

Das fachkundige und rund 100 Leute zählende Auditorium produzierte eine Diskussion, welche die Länge des Vortrags deutlich überstieg, ein Beweis für das große Interesse für diesen Vortrag.

Eine erste Wortmeldung thematisierte die Anbindung des Flughafens Schwechat an das Fernbahnnetz. Die Fernzüge fahren vom Hauptbahnhof Wien durch zum Flughafen und dort ist Stop! Eine Durchbindung des Fernverkehrs über die projektierte „Götzendorfer Schleife“ zur Ostbahn bzw. Südbahn Richtung Wr. Neustadt ist endgültig verworfen. Ein neues Projekt einer Fernbahn mit hoher Geschwindigkeit Richtung Ostbahn entlang der Autobahn A 4 wird ausgearbeitet. Die Zeitdauer für die nachfolgende Genehmigungsphase ist nicht absehbar. Es wird einhellig bedauert, dass die Fernanbindung des Flughafens, welche dessen Einzugsgebiet (catchment area) Richtung Pressburg/Bratislava, Raab/Győr, Steinamanger/Szombathely per Bahn absichern sollte, in unbestimmbare Ferne gerückt ist. Der Vortragende meint jedoch, dass Pressburg (600.000 Einwohner) über Marchegg nach dem dortigen Ausbau (teilweise doppelgleisig + Elektrifizierung) einzubeziehen wäre, ebenso Brünn (900.000 Einwohner samt Umland) über die Nordbahn.

Ein umfangreicher Diskussionsblock behandelte die Bahnausbauten in den Nachbarstaaten: Tschechien macht deutliche Anstrengungen beim Ausbau seines höherrangigen Bahnnetzes. Die alte Nordbahn ab Lundenburg / Breclav nach Mährisch Ostrau / Ostrava ist in sehr gutem Zustand, ebenso die Anschlussstrecken in Polen (Richtung Warschau, Danzig und Breslau). In Brünn ist der Bahnhof veraltet, die Anschlussstrecke nach Prag über Mährisch Trübau ist für 160 km/h ausgebaut worden. Bahnhofsanierungen sind zahlreich und erfolgreich im Gang. In der Slowakei und in Ungarn wird sehr wenig für den Bahnausbau getan, der Autobahnbau hat Vorrang und es fehlt allseits an Geld. Die gleiche Situation herrscht in Rumänien und Bulgarien, die am wichtigen Weg in die Türkei liegen. Dort wird neuerdings viel für den Bahnausbau getan. Der Bosphorus ist per Eisenbahntunnel unterquert, der aber vielfach vom innerstädtischen Verkehr beansprucht wird. Deshalb ist eine Eisenbahnbrücke über den Bosphorus in Planung. Der Ausbau in Anatolien ist ebenfalls beachtlich und die Verbindung in den Iran wurde durch die Umgehung des Van – Sees verbessert. China hat Interesse an dieser Verbindung über den Iran (eine Normalspurstrecke entlang der Seidenstraße?).

China nimmt Einfluss auf den Balkan. Der Hafen Piräus wurde von China gekauft. Dort wird der Containerhafen für die chinesische Schifffahrt ausgebaut. Mit chinesischem Geld soll die Bahnstrecke Athen – Saloniki – Gevgelia modernisiert werden. Auch für die Fortsetzung nach Norden über Mazedonien und Belgrad bis Budapest steht chinesisches Geld zum Ausbau bzw. der Modernisierung zur Verfügung. Anzumerken ist, dass China in der Heimat eine gewaltige Bahnbau – Offensive durchführt und damit auch die nötigen Kenntnisse besitzt. Strategisches Ziel Chinas ist es, seine Exporte nach Europa in Griechenland anzulanden und von dort zu verteilen, was kürzere Schiffsumläufe ab und nach China ermöglicht.

In Kroatien steht der Ausbau der Strecke vom Seehafen Rijeka über Zagreb nach Ungarn (Koprivnica) im Vordergrund. Slowenien hat sehr wenig Geld für den Bahnausbau. Am wichtigsten wäre die zweite Bahnstrecke ab Koper nach Divaca zur alten Südbahn mit geringeren Steigungen. Koper ist die Hauptquelle für den slowenischen Bahngüterverkehr und der Seehafen mit den größten Mengen an österreichischem Umschlagsgut (Erz, Holz,

Container). In Italien besteht keinerlei Präferenz für den Verkehr mit Österreich auf der Bahn, trotz der modern ausgebauten Strecke via Tarvis nach Villach.

Die Anschlüsse in die Schweiz sind tadellos, während in Deutschland noch keinerlei Zeitplan besteht für den Ausbau Richtung Salzburg und den Zulauf zum Brenner nach Kufstein.

Die Diskussion behandelt auch den Ausbau der Pyrhnbahn, wobei Dr. Petzmann als Raumplaner einen Anstieg der Strecke sofort ab Selzthal mit einer Brücke über das Moor an der Enns vorschlägt, wodurch die Steilrampe nach der jetzt ebenen Durchquerung des Moors hinauf nach Ardnung zum Südportal des Bosrucktunnels auszuschalten wäre. Damit wäre die Pyrhnbahn insgesamt für schwere Züge ohne Nachschub ertüchtigt.

Der langsame zweigleisige Ausbau der Pottendorfer Linie wird beanstandet, aber begründet mit zeitraubenden prozessualen Auseinandersetzungen mit Anrainern im Raum Ebreichsdorf. Am Ende und Anfang der dann zweigleisigen Strecke zwischen Meidling und Wr. Neustadt bleibt jedoch jeweils ein eingleisiges Stück: im Einschnitt nach Meidling und im Stadtgebiet Wr. Neustadt vor dem dortigen Hauptbahnhof. Die Südbahn im Mürztal wird diskutiert und wenigstens das Abschneiden der Wartberger Schleife verlangt, wo jedenfalls jetzt nicht über 90 km/h gefahren werden kann.

Eine Betrachtung betraf die Nebenbahnen, wo Ing. Matthä definitiv aussagte, dass die ÖBB – Infrastruktur AG das Kernnetz und das Ergänzungsnetz ausbaut. Alles darüber ist nur möglich durch ein entsprechendes Engagement der jeweiligen Bundesländer.

Am Schluss kam die Breitspurbahn nach Wien zur Sprache. Offiziell hieß es dazu, dass die Projektgesellschaft, an welcher die ÖBB einen Anteil von 25 % besitzen, mit der Trassenfindung befasst ist und diese Arbeit bis Ende 2016 erledigt sein soll. Danach sind die grundsätzlichen Entscheidungen in der Sache zu treffen.

Es war ein interessanter, intensiver Vortragsabend!

Dr. Karl Frohner
6. Oktober 2015