

Wachstum braucht Mobilität, Mobilität braucht Wege!

Die enge Verknüpfung zwischen Wirtschaftswachstum und dem Ausbau der dafür nötigen Verkehrswege ist den Nationalökonomern ein Begriff! Aber die Wirtschaftspraktiker wissen das ebenso, mehr pragmatisch als wissenschaftlich. Es ist daher naheliegend, dass die Interessenvertretung der Wirtschaft, das sind in Österreich die Wirtschaftskammern, sich auch diesem Thema widmet. Ganz systematisch hat das die Wirtschaftskammer Oberösterreich getan, indem sie unter dem obigen Titel ein Verkehrsinfrastruktur-Forderungspaket zusammengestellt hat, über das der Leiter des Verkehrspolitischen Referats dieser Wirtschaftskammer, Herr Ing. Karl Jachs, im Rahmen des Vortragszyklus „Verkehrsinfrastruktur“ am 7. 11.2012 im Haus der Kaufmannschaft am Wiener Schwarzenbergplatz berichtet hat. Dieser Vortragszyklus wird seit Jahrzehnten veranstaltet von der Sparte Industrie der Wirtschaftskammer Österreich, der Vereinigung der österreichischen Verladenden Wirtschaft, der Bundesvereinigung Logistik Österreich und der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft.

Am Beginn seines Vortrags stellte Hr. Ing. Jachs doch mit Befriedigung fest, dass die Verkehrsinfrastruktur in Österreich generell, in Oberösterreich auch speziell nicht schlecht wäre. Es ist in den vergangenen Jahrzehnten viel geschehen, es wurden bedeutsame Summen investiert, alles unter den erschwerenden Umständen eines Gebirgslandes und der dicht besiedelten Tal- und Beckenlandschaften. So wird Oberösterreich besonders begünstigt durch den noch heuer (9.12.2012) vollendeten viergleisigen Ausbau der Westbahn zwischen Wien und Linz, ebenso durch die Erneuerung der Westautobahn und deren 6 - spurigen Ausbau zwischen Steinhäusel im Wiener Wald und Sattledt. Die kürzliche Vollendung der Schnellstraße Steyr-Enns (B 309) bringt viel für den Wirtschaftsraum Steyr. Da aber Verkehrsinfrastruktur - Ausbauten lange Vorlaufzeiten benötigen, muss man den künftigen Bedarf frühzeitig identifizieren und die Ausbaupläne rechtzeitig definieren und auch angehen. Es wird daran erinnert, dass der seinerzeitige Präsident der Wirtschaftskammer Oberösterreich, Trauner, 1994 die Erweiterung der Westautobahn auf 6 Spuren verlangt hatte, was damals als Phantom bezeichnet wurde, inzwischen ist dieses Phantom eben Wirklichkeit geworden.

Hr. Ing. Jachs zeigt eingangs die zentrale geographische Lage des Bundeslandes Oberösterreich gleichsam im Herzen Europas. Er definiert 3 Mobilitätszonen mit einem Luftlinienradius von 100, 300 und 600 km in folgender Art:

- Bis 100 km reicht die Zone, innerhalb der ein tägliches Pendeln zur Arbeit noch möglich ist, eine Nahverkehrszone, welche von Linz ausgehend das ganze Bundesland Oberösterreich umfasst.
- Bis zu einer Entfernung von 300 km ist es möglich, mit einem LKW an einem Tag hin und zurück zu kommen, also eine Zone, wo eine sehr intensive Wirtschaftsverflechtung stattfinden kann. Von Oberösterreich aus umfasst diese Zone das übrige Österreich, Bayern, Tschechien, die westlichen Teile der Slowakei und Ungarns, Slowenien, Friaul und Südtirol.
- Nimmt man den heute schon möglichen Schienen-Personenschnellverkehr, so kann man damit ein bis 600 km entferntes Ziel erreichen und am selben Tag noch zurück

sein. Diese Zone umfasst zusätzlich die Schweiz, ganz Deutschland, den Westteil Polens, die Slowakei, Ungarn, Kroatien und Norditalien.

Diese geographische Positionierung von Oberösterreich zeigt das großartige wirtschaftliche Potential dieser räumlichen Standortlage, das allerdings nur nutzbar ist, wenn die Verkehrsinfrastruktur so ausgebaut ist, dass dieses Bundesland diese günstige Lage auch tatsächlich in entsprechender Weise nutzen kann. Wenn nun Ing. Jachs am Beginn seines Referats zum Ausdruck gebracht hat, dass man nicht gerade unzufrieden sein muss mit dem Ausbauzustand der Verkehrsinfrastruktur, die heute dem Bundesland Oberösterreich zur Verfügung steht, so betont er umso nachdrücklicher, dass es die Aufgabe der Gegenwart ist, die Korridore für die Mobilität zukünftiger Generationen schon jetzt zu sichern ! Von dieser Einstellung geht das von der Wirtschaftskammer Oberösterreich entwickelte Ausbaukonzept für die Verkehrsinfrastruktur aus.

Die maßgeblichen Eckpfeiler für dieses Konzept der Wirtschaftskammer Oberösterreich sind:

- Die Optimierung der Verknüpfung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße Donau und der Flughäfen für den Personen- und Güterverkehr;
- Der Ausbau, die Schließung von Lücken und die Beschleunigung der Verbindungen zwischen den Verkehrsknoten von Oberösterreich einerseits und seinen Exportmärkten in Europa andererseits sowie zu den Seehäfen an der Nord- und Ostsee, am Mittelmeer und am Schwarzen Meer;
- Die Beschleunigung des Schienen - Personenverkehrs in der West- Ost-Richtung auf mindestens 200 km/h bis Frankfurt und bis Budapest bzw. in der Nord-Süd-Richtung auf mindestens 160 km/h bis Prag und bis Laibach;
- Der Ausbau der Straße für den regionalen Wirtschafts- und Personenverkehr im Umkreis von 100 km;
- Die Herstellung einer gesicherten durchgängigen und ganzjährigen Abladetiefe von 2,50 m für die Güterschifffahrt auf der Donau;
- Die Herstellung einer Erreichbarkeit der 5 Flughäfen Linz, Salzburg, München, Wien und Bratislava von Linz aus auf der Schiene in maximal 1 Stunde und 30 Minuten.

Im Personen - Schnellverkehr auf der Schiene entsprechende Geschwindigkeiten zu erreichen, entspricht international bereits der gängigen Praxis, wie die nachstehenden Beispiele zeigen:

Best practice: Internationale Personenzugsverbindungen

Strecke	Entfernung	Reisezeit	Geschwindigkeit	Fahrten / Tag
Mailand - Rom	577 km	2 St. 45 Min.	209,82 km/h	6
London - Brüssel	372 km	1 St. 59 Min.	187,56 km/h	3
London - Paris	486 km	2 St. 15 Min.	216,00 km/h	6
Marseille - Paris	750 km	3 St. 03 Min.	245,90 km/h	5
Tokio - Aomori	675 km	3 St.	225,00 km/h	2
Shanghai - Hangzhou	200 km	45 Min.	266,67 km/h	25

Die Beschleunigung des Personenverkehrs auf der Schiene würde folgende Fahrzeitverkürzungen ermöglichen:

Personenzugverbindungen ab Linz

Derzeitige Verbindungen

künftige Werte

Zielbahnhof Geschwindigkeit	Entfernung	Reisezeit	Geschwindigkeit	Fahrten/ Tag/Richtg.	Reisezeit
Wien Hbf.	190 km	1.30 h	126,67 km/h	17	57 Min. 200 km/h
Schwechat Flgh.	211 km	2.14 h	94,48 km/h	8	1.03 h 200 km/h
Bratislava	279 km	3.13 h	86,74 km/h	6	1.23 h 200 km/h
Bratislava Flgh.		3.35 h derzeit keine direkte Zugverbindung			
Budapest	459 km	4.39 h	98,71 km/h	11	2.17 h 200 km/h
München Hbf. via Simbach	239 km	2.55 h	81,94 km/h	1	1.11 h 200 km/h
München Flgh. via Salzburg	297 km	3.33 h	83,66 km/h	5	1.29 h 200 km/h
München Flgh. via Simbach	256 km	4.19 h	59,31 km/h	1	1.16 h 200 km/h
München Flgh. via Passau	321 km	3.30 h	91,71 km/h	12	1.36 h 200 km/h
Passau	111 km	1.06 h	100,91 km/h	7	33 Min. 200 km/h
Regensburg	229 km	2.15 h	101,78 km/h	7	1.08 h 200 km/h
Nürnberg	333 km	3.08 h	106,28 km/h	6	1.39 h 200 km/h
Budweis	128 km	2.07 h	60,47 km/h	1	48 Min. 160 km/h
Prag	301 km	5.05 h	59,21 km/h	1	1.52 h 160 km/h
Graz	249 km	3.22 h	73,96 km/h	1	1.33 h 160 km/h
Laibach via Spielfeld	482 km	7.05 h	68,05 km/h	3	3 Std. 160 km/h

Vor diesem Hintergrund verlangt die Wirtschaftskammer Oberösterreich den folgenden **Ausbau der Schienenwege:**

In der West-Ost-Richtung:

- Raschestmöglicher viergleisiger Ausbau der Westbahn zwischen Linz und Wels und die direkte Anbindung des Flughafens Linz;
- Aufnahme der Schienenverbindung Wels-Passau-Nürnberg-Frankfurt am Main in das TEN - Netz als Lückenschluss zwischen den TEN - Schienekorridoren Nr.1 (Nürnberg) und Nr. 24 (Frankfurt/Main) einerseits und Nr. 17 (Wels) andererseits und Ausbau als TEN-Strecke;
- Teilung des TEN-Korridors Nr.17 zwischen München und Wels und Führung der im Zuge des viergleisigen Ausbaus der Westbahn geplanten zusätzlichen 2 Gleise über Neumarkt - Kallham , Braunau und den Flughafen „Franz Josef Strauß“ nach München inklusive der Elektrifizierung der Strecke und inklusive auch einer leistungsfähigen Nordumfahrung von München.

In der Nord-Süd-Richtung:

- Ausbau der Summerauer Bahn als TEN-Strecke inklusive einer zusätzlichen Schnellbahnstrecke vom Linzer Hauptbahnhof durch das Stadtgebiet Linz mit Donauquerung über Treffling und Gallneukirchen bis Pregarten und dem dortigen Anschluss an die Summerauer Bahn;
- Ausbau der Pyhrnbahn als TEN-Strecke durch die Verlängerung des Teilabschnittes Prag-Linz nach Süden über Graz zum Korridor Nr. 6 nach Marburg/Drau inklusive Beschleunigungsmaßnahmen und dem Bau eines neuen Bosrucktunnels.

Anzumerken ist hier, dass es bereits im Jahr 2005 einen Ministerratsbeschluss gab, für den Ausbau der Strecke Prag-Linz-Graz-Laibach 800 Mio. € vorzusehen, allerdings ist diese Absicht nie konkretisiert worden. Für den Ausbau der Pyhrnbahn spricht auch die Tatsache, dass der Adria-Hafen Koper für Österreich und auch besonders für den Industriestandort Oberösterreich immer mehr an Bedeutung gewinnt. Im Jahr 2011 ist der Hafen Koper mit einem Österreich - Transit von rd. 5,6 Mio. t vor den Häfen Rotterdam und Hamburg zum umschlagsmäßig größten Überseehafen Österreichs aufgestiegen. Weiters ist anzuführen, dass die Schwerpunkte der Weltwirtschaft sich eben deutlich zugunsten von Ost- und Südasiens zu verschieben beginnen, wodurch der über den Suezkanal laufende Überseeverkehr zusätzlich Bedeutung gewinnt. Dieser Ostasienverkehr nach und von Europa wird gegenwärtig in erster Linie über die Nordsee - Häfen abgewickelt. Der Weg zu bzw. von den Häfen der nördlichen Adria erspart auf der Seereise zeitmäßig eine Woche gegenüber den Nordseehäfen, was bei Unterwegszeiten von etwa 40 Tagen pro Schiffsreise durchaus interessant ist. Hinzu kommt, dass die Wege zu den Nordseehäfen zu Zeiten der Hochkonjunktur überlastet sind, was sich in höheren Kosten und Ablaufstörungen niederschlägt.

Hinsichtlich des **Ausbaus der Straßenverbindungen** hat die Wirtschaftskammer Oberösterreich die nachfolgenden Forderungen:

- Die Fertigstellung der im Ausbau befindlichen Mühlviertler Schnellstraße S 10 inklusive Nordteil und Fortsetzung auf dem Gebiet Tschechiens samt dem 6-spurigen Ausbau der Mühlkreis-Autobahn A 7 zwischen dem Tunnel Bindermichl in Linz und dem Anschluss an die Westautobahn A 1 nächst Ansfelden, die Autobahn-Westspange in Linz (A 26) gehört zu diesem Linzer Nahverkehrssystem als wichtiges Element;

- Die Verlängerung der Mühlviertler Schnellstraße S 10 nach Süden bis zur West Autobahn A 1 bei Enns samt einer zusätzlichen Donaubrücke bei Mauthausen/Enns und der Anbindung des Ennshafens als Osttangente des Linzer Zentralraums;
- Die Verlängerung der Steyrer Straße B 309 nach Süden inklusive einem Anschluss an die Pyhrn-Autobahn A 9 bei Klaus;
- Eine neue Schnellstraßenverbindung von der Innkreis-Autobahn A 8 nächst Haag im Hausruck zur A 94 in Bayern bei Simbach;
- Ein durchgehender 4-spuriger Ausbau der Wiener Straße B 1 zwischen Linz und Vöcklabruck als interne Hauptschlagader des oberösterreichischen Zentralraums.

Die Forderungen zum **Donau-Ausbau** erstrecken sich auf die altbekannten Mängel, die oft nur auf relativ kurzen Strecken vorhanden sind, aber die effektive Nutzung der langen Fahrstrecken schwer behindern und die Donau - Güterschifffahrt über eine erzwungene Minderauslastung ganz regelmäßig in eine wirtschaftlich und konkurrenzmäßig schwierige Lage versetzen. In erster Linie ist hier der mangelnde Ausbau auf der Strecke Straubing - Vilshofen in Bayern zu nennen. Sodann geht es um den Streckenausbau zwischen Wien und Bratislava, wo das seinerzeit geplante Kraftwerk Hainburg alle Sorgen behoben hätte. Kleinere Mängel gibt es in Ungarn und an der gemeinsamen Flussstrecke von Bulgarien und Rumänien. In den Fällen der östlichen Donau sind die Folgen der seit längerem stark reduzierten Instandhaltungsarbeiten an der Fahrinne im Donaustrom zu beklagen.

Am Schluss seines Vortrags betont Hr. Ing. Jachs ganz besonders, dass die Gesamtwirkung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes unseren Wirtschaftsstandort stärkt. Alle entlang einer Verkehrsachse profitieren von den ökonomischen Vorteilen, was auch klarerweise grenzüberschreitend gilt. Die Bundesländer sollten in diesen Angelegenheiten aktiver werden, die Sozialpartner sollten hier unterstützend wirken, was in einzelnen Fällen bereits etwa zwischen Oberösterreich und der Steiermark auch funktioniert. Über die Staatsgrenzen hinweg kooperiert man mit Niederbayern und Südböhmen bereits erfolgreich. So konnte die Chemie - Agglomeration um Burghausen in Bayern für den Ennshafen und seine Dienste (Container - Ganzzüge zu den Nordseehäfen) interessiert werden. Das Lobbying für ein gutes Verkehrsnetz gehört zu den Zentralaufgaben einer Interessensvertretung der Wirtschaft. In diesem Sinne wurden am Ende des Vortrags auch Fernsehspots für das lokale Fernsehen gezeigt, welche im Auftrag der Wirtschaftskammer Oberösterreich entstanden sind und gesendet werden.

Die Diskussion behandelte zuerst die Frage des Rückzugs der ÖBB aus der Fläche, wofür die eben endgültig vollzogene Einstellung des Güterverkehrs auf der Mühlkreisbahn ein Beispiel abgibt. Die Einstellung der Wirtschaftskammer Oberösterreich ist dazu eine ökonomische auf längere Frist: der Güterverkehr soll dort auf der Schiene erhalten werden, wo er zumindest auf längere Frist eine wirtschaftliche Rechtfertigung hat. Wo diese fehlt, kann man sich tatsächlich nicht gegen ein Abwandern auf die Straße sträuben. In diesem Zusammenhang lebte die Frage der Mittelpuffer-Kupplung auf, denn ein zu geringes Waggonaufkommen in der Fläche produziert das wirtschaftliche Problem der zu hohen Rangierkosten am Beginn und am Ende des Waggonlaufs. Hier könnte die Mittelpuffer-Kupplung tatsächlich ökonomisch Abhilfe schaffen. Hr. Ing. Jachs nahm die diesbezüglichen Informationen als Ertrag seines Referats in Wien mit.

Eine größere Debatte löste auch der Bahnausbau auf der Summerauer Strecke und der Pyhrnbahn aus. Dr. Petzmann informierte über den Fortgang eines zweigleisigen Ausbaus

ab Beneschau südlich von Prag bis Budweis. In Österreich wird die Summerauerbahn zweigleisig bis St. Georgen a. d. Gusen für den Linzer Personen-Nahverkehr ausgebaut. Für die übrige Strecke genügt die Ausrüstung der Bahnhöfe für Zugslängen von 750 m Länge für Zugsbegegnungen und Überholvorgänge. Auf der Pyhrnbahn sind ähnliche Bahnhofsausbauten vordringlich, gefolgt von einem selektiven zweigleisigen Ausbau. Für den Güterverkehr dringend ist der Bau eines neuen Bosruck-Tunnels, der tiefer als der bestehende angelegt werden müsste, um die zu große Steigung der Südrampe zu beseitigen. Funktional wird die Strecke Selzthal-Linz in der Form zweigleisig betrieben, dass der Güterverkehr Nord - Süd über die Pyhrnbahn läuft, während der Verkehr Süd-Nord via Hieflau, Klein Reifling, Steyr und St. Valentin abgewickelt wird. Es wird auch kolportiert, dass die ÖBB kein besonders großes Interesse am Ausbau der Pyhrnbahn bekunden.