



Auf dem besten Weg zu neuen Perspektiven.

Die Tauern-Pyhrn/Schober-Achse TPSA
im künftigen transeuropäischen Kernnetz



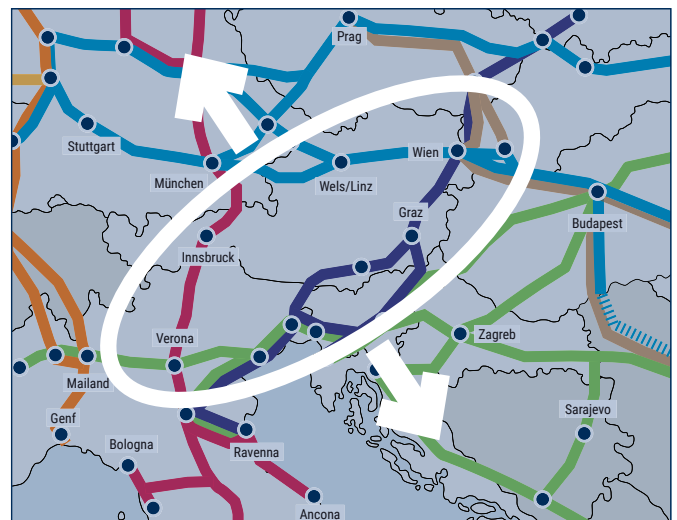
Im aktuellen TEN-T-Kernnetz fehlt im ostalpinen Bereich eine direkte alpenquerende Kernnetzverbindung zwischen dem Südosten Europas und den Zentralräumen der EU. Dieser notwendige Netzschluss könnte über die südlichen (Kärnten, Steiermark) und nördlichen (Oberösterreich, Salzburg) Bundesländer Österreichs führend hergestellt werden.



Die fehlende Verbindung.

- Die Tauernachse würde zwar als kürzeste Nordwest-Südost-Verbindung zwischen München und Ljubljana die TEN-Kriterien für das Kernnetz erfüllen, ist aber für den schweren Güterverkehr zu steil.
- Die schon im Bestand wesentlich flachere Pyhrn/Schober-Achse bildet in der Verbindung der Kernknoten grundsätzlich keine Netzkante, stellt jedoch für schwere Güterzüge die geeignetste Verbindung zwischen den Balkanländern und dem süddeutschen Raum dar.

Somit bietet sich unmittelbar entsprechend der EU-Verordnung 1315/2013 eine Funktionsteilung der beiden Achsen an.

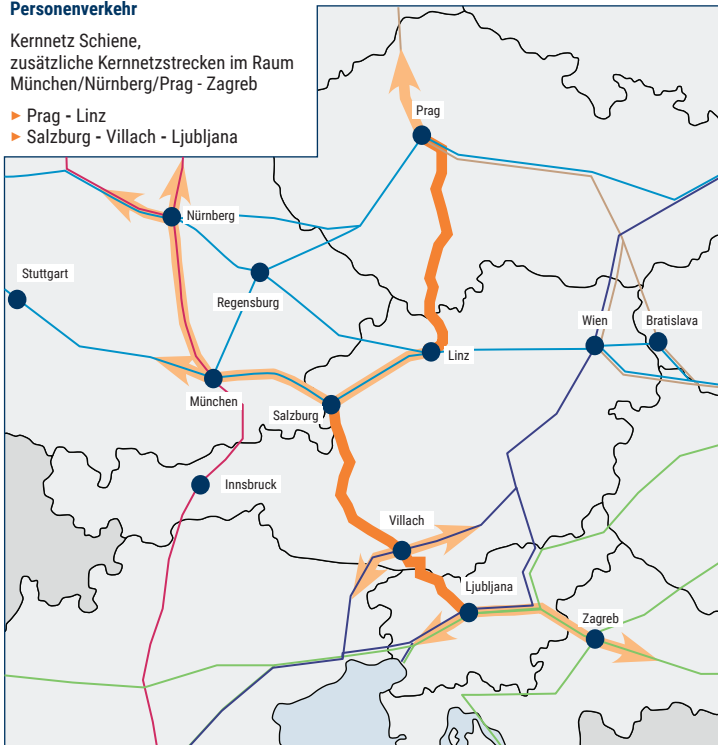


Die Ziele für das künftige TEN-T Kernnetz

Personenverkehr

Kernnetz Schiene, zusätzliche Kernnetzstrecken im Raum München/Nürnberg/Prag - Zagreb

- ▶ Prag - Linz
- ▶ Salzburg - Villach - Ljubljana



Güterverkehr

Kernnetz Schiene, zusätzliche Kernnetzstrecken im Raum München/Nürnberg/Prag - Zagreb

- ▶ Prag - Linz
- ▶ Wels/Linz - Bruck an der Mur



Die Tauernachse ist für den hochrangigen Personenverkehr und den leichten KV bestens geeignet, während die Pyhrn/Schober - Achse für den schweren Güterverkehr und den (inter)regionalen oder nationalen Personenverkehr im Vordergrund steht.

Die Vorteile der zwei Achsen.

Mit der formalen Teilung der Funktionen im TEN-T-Kernnetz können gemäß der TEN-T-Planungsmethode beide Schienenachsen in das TEN-T-Kernnetz aufgenommen werden:

- **Hochrangiger Personenverkehr und leichter Güterverkehr, also kombinierter Verkehr (KV), auf der Tauernachse.**
- **Schwerer Güterverkehr und (inter-)regionaler oder nationaler Personenverkehr auf der Pyhrn/Schober-Achse.**

Ergänzend dazu ist auch die Strecke Prag - Linz (Summerauer Bahn) als Teil der direkten Verbindung Prag - Ljubljana/Zagreb zu sehen.

Auf der Straße sieht die EU-Verordnung 1315/2013 keine Funktionsteilung zwischen Personen- und Güterverkehr vor. Hier erfüllt die Tauernstrecke für sich allein die Kriterien für das TEN-T-Kernnetz, ebenso die Verbindung Prag - Linz.

Mit der Aufnahme dieser Schienen- und Straßenverbindungen, einschließlich ihrer multimodalen Verknüpfungen, in das TEN-T-Kernnetz eröffnet sich die Möglichkeit, in Ergänzung zu den bestehenden neun Kernnetzkorridoren einen weiteren Korridor zu entwickeln.

Die regionalen Aspekte:

- Die Pyhrn/Schober-Achse ist für das (grenzüberschreitende) Güterverkehrsaufkommen von Oberösterreich und der Steiermark essentiell.
- Die Tauernachse hat eine hohe Bedeutung für den regionalen und grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr. Die Verlagerung schwerer Verkehre auf die Pyhrn/Schober-Achse stärkt den KV auf der Tauernachse.
- Die Pyhrn/Schober-Achse bietet dem Güterverkehr optimale Bedingungen, wenn der leichte kombinierte Verkehr weiterhin auch die Tauernstrecke nutzen kann.
- Der TPSA-Ausbau unterstützt künftige touristische Angebote entlang der Tauernstrecke, die sich an die wachsende Anzahl städtischer Haushalte ohne Auto richten, wodurch eine neue touristische Zielgruppe erschlossen wird.
- Das verbesserte Angebot für den interregionalen Personenverkehr auf der Pyhrn/Schober-Achse zwischen den beiden größten Hauptstädten Graz und Linz stärkt die innerösterreichische Integration und Kohäsion.



Kernnetz eignet sich hervorragend als alpenquerender Abschnitt eines neuen Kernnetzkorridors, der im Norden und Süden an das bestehende Korridornetz angeknüpft werden kann und die Länder des ehemaligen Jugoslawiens erschließt.

Durch Europa bis zur neuen Seidenstraße.

Die Güterverkehrsströme der TPSA – heute und morgen:

Die vorgeschlagene Funktionsteilung zwischen Tauern- und Pyhrn/Schober-Achse entspricht nicht nur den Anforderungen der TEN-T-Verordnung (1315/2013-EU), sondern darüber hinaus auch den bestehenden und erwarteten Verkehrsströmen.

Im Bestand wird auf der Tauern-Schienenachse neben dem (inter-)nationalen Personenverkehr vor allem leichter Güterverkehr (insbesondere kombinierter Güterverkehr) zwischen den Räumen Venedig/Triest/Koper und Salzburg/München befördert. Über die Pyhrnachse läuft vor allem der Güterverkehr zwischen der Steiermark (Graz und Obersteiermark) und den Räumen von Linz bis ins Ruhrgebiet. Die Tauern-Pyhrn/Schober-Achse deckt sich mit dem österreichischen Anteil des geplanten Güterverkehrskorridors zwischen Alpenraum und Westbalkan.

Im Bestand sind auf beiden Achsen rund 50 Güterzüge pro Tag unterwegs.

Wachsende EU – wachsende Güterströme

- In der Folge der wirtschaftlichen Entwicklung und des geplanten EU-Beitritts der Westbalkanländer* Montenegro und Serbien verstärkt sich deren wirtschaftliche Nähe zu den bestehenden EU-Ländern, was eine Optimierung der Infrastruktur und das Ende der Zeitverluste an den Grenzen bedeuten würde.
- Hinzu kommt die mögliche Aktivierung der neuen Seidenstraße auf dem Landweg über die Türkei und auf dem Seeweg über Piräus oder Thessaloniki.

Unabhängig von den bestehenden Verkehrsaufkommen sollte dieser künftige Schienengüterverkehr überwiegend über die Pyhrn/Schober-Achse fließen, während auf der Tauernachse der hochrangige Personenverkehr mit Slowenien, Kroatien und Südosteuropa wiederbelebt werden soll.

* Ab 2025, im Rahmen der von Jean-Claude Juncker präsentierten „Strategie für eine glaubwürdige Erweiterungsperspektive und verstärktes Engagement der EU gegenüber dem westlichen Balkan“.

Europa profitiert:

- Eine verbesserte räumliche Integration der EU und von deren Nachbarstaaten durch die Verbindung von Südosteuropa mit den zentralen Marktregionen der EU.
- Eine direkte Anbindung von Deutschland und Tschechien an die Nordadriahäfen und die Hafenstädte der Ägäis.
- Eine Anbindung Nordwest- und Mitteleuropas über die Türkei an den südlichen Ast der „Neuen Seidenstraße“, als Teil der „One Belt, One Road (OBOR)“-Initiative der chinesischen Regierung in Richtung China und Südasiens.
- Eine Stärkung des Schienenverkehrs im modalen Wettbewerb als Beitrag zu Umwelt- und Klimaschutz sowie zur Reduktion von Straßunfällen.
- Eine Entlastung bestehender, zum Teil bereits heute überlasteter Kernnetzkorridore, insbesondere des Scandinavian-Mediterranean-Korridors durch die Alpen und der Verbindung zwischen Budapest und Wien in Richtung Deutschland.

Österreich profitiert:

- Eine Stärkung der territorialen Integration und Kohäsion innerhalb Österreichs durch eine Verbesserung der Verbindung zwischen den beteiligten Bundesländern.
- Eine wirtschaftliche Stärkung der Bundesländer Kärnten, Oberösterreich, Salzburg und Steiermark durch eine effiziente internationale Anbindung.
- Eine bessere Verteilung der Belastungen im Schienenverkehr, durch die vorgeschlagene Funktionsteilung zwischen Tauern- und Pyhrn/Schober-Achse.
- Eine direktere Erreichbarkeit und weniger Lärm für die Tourismusgebiete (z. B. Gasteiner Tal, Kärntner Seen) durch Verbesserungen im Personenverkehr und die Verringerung des Verkehrs schwerer Güterzüge auf der Tauernachse.
- Eine optimierte Erschließung wichtiger Industriegebiete (oberösterreichischer Zentralraum, obersteirischer Wirtschaftsraum, steirischer Zentralraum) durch die Pyhrn/Schoberachse. So wird die überwiegend für den Güterverkehr relevante Strecke Nürnberg - Passau - Wels nach Süden nahtlos fortgesetzt.

In diesem Zusammenhang vordringliche Projekte in Österreich:

- Tauernachse:
Trassenverlegung im Pass Lueg (Abschnitt Golling - Sulzau)
- Pyhrn/Schober-Achse:
Neubau Bosrucktunnel (Basistunnel), Fortführung des selektiv zweigleisigen Ausbaus der Strecke Linz - Selzthal.

Die Hauptergebnisse im Fokus:

2030 wird die Tauernachse gegenüber 2010 voraussichtlich um 53 % (vor allem KV), die Pyhrn/ Schober-Achse ca. 193 % mehr Güteraufkommen anziehen.

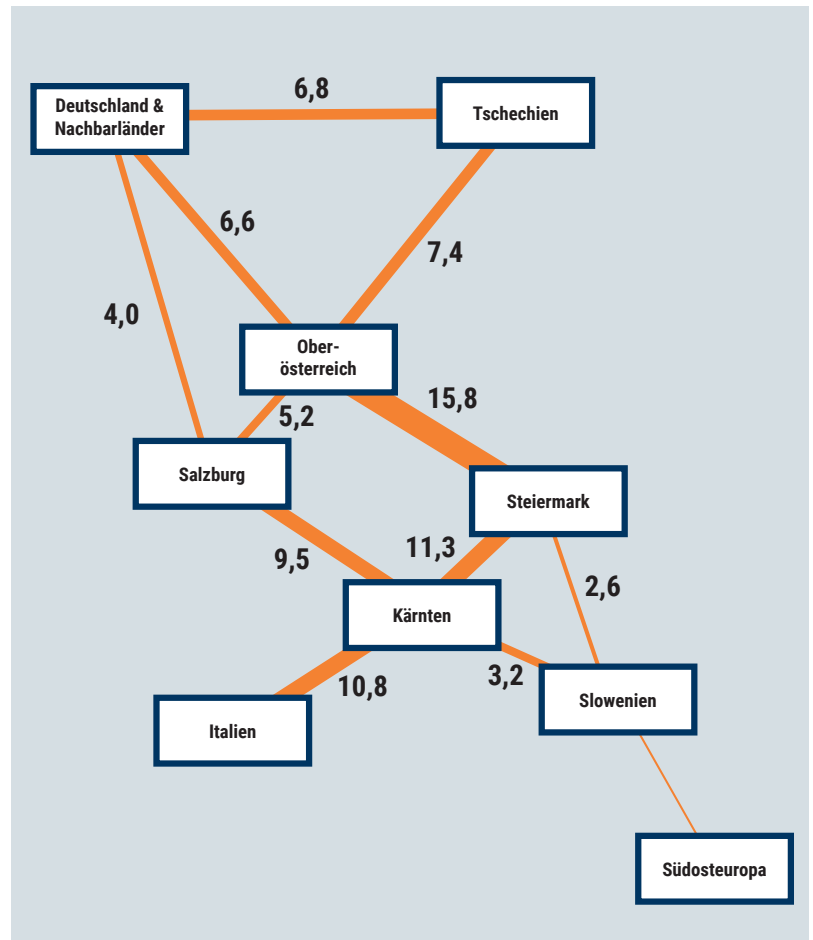
Die Tauernachse hat eine hohe Bedeutung für die kombinierten Verkehre der Terminals in Salzburg und Villach, die Pyhrn-Schober-Achse für das Verkehrsaufkommen der Güterterminals in Oberösterreich und der Steiermark. Der weitere Ausbau der Achsen und Terminals wird als vordringlich betrachtet.

Künftige Verkehre zwischen Europa und China, Indien, der Türkei und dem Iran bieten zusätzliches Potential für Güterverkehre auf der Pyhrn/Schober-Achse. Aktuell geplante Angebotserweiterungen im (inter-) regionalen und nationalen Personenverkehr über den Tauern und entlang der Pyhrn/Schober-Achse werden das Zugaufkommen auf dieser Alpenquerung weiter erhöhen.

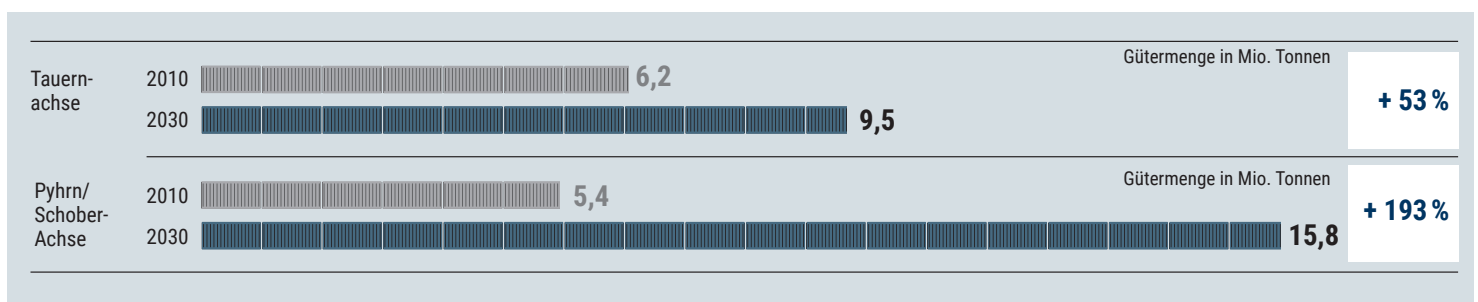
Von den Ausbaumaßnahmen auf der Pyhrn-Schober-Achse profitiert auch der regionale und nationale Personenverkehr.

Nur gemeinsam erfüllen die beiden Achsen die Kriterien des TEN-T-Kernetzes.

Schiengüterverkehre auf der Tauern-Pyhrn/Schober-Achse im Jahr 2030 (in Mio. Tonnen)



Zunahme des Verkehrs auf der Tauern-Pyhrn/Schober-Achse zwischen 2010 und 2030



Herausgegeben durch die Länder

Kärnten



Oberösterreich



Salzburg



Steiermark



Mit Unterstützung durch

prognos

Hans-Paul Kienzler
Alexander Labinsky

HERRY

Norbert Sedlacek

InfraConceptA

DI. Dr. Helmut Adelsberger

Dr. Helmut Adelsberger