



VORGESCHICHTE

Österreichs EU-Beitrittsvertrag (27.07.1994)

Protokoll Nr. 9 („Verkehrsprotokoll“ vom 07.01.2019):

Artikel 4:

Bei der Aufstellung der Leitlinien nach Artikel 129c des EG-Vertrags stellt die Gemeinschaft sicher, daß die Verkehrsachsen gemäß Anhang 1 einen Bestandteil des transeuropäischen Netzes für den Schienenverkehr und den kombinierten Verkehr bilden und als Vorhaben von gemeinsamem Interesse ausgewiesen werden.

Anhang 1:

Hauptachsen des Schienenverkehrs und des kombinierten Verkehrs für den Alpen transit gemäß Art. 4 des Protokolls:

- | | |
|----------------------------------|---|
| 1. Brennerachse | München - Verona – Bologna |
| 2. Tauernachse | München – Salzburg – Villach – Tarvisio – Udine/
Rosenbach – Laibach |
| 3. Achse Pyhrn-Schoberpaß | Regensburg – Graz – Spielfeld/Straß – Marburg |
| 4. Donauachse | Nürnberg – Wien – Nickelsdorf/Sopron (Ödenburg)/
Preßburg |
| 5. Pontebbana-Achse | Prag – Wien – Tarvisio – Pontebba – Udine |

Paneuropäischer Verkehrskorridor X (Helsinki 1997)

Zu zuvor 9 paneuropäischen Korridoren (I – X; Kreta 1994) wurde 1997 in Helsinki Nr. X hinzugefügt.

Verlauf:

X: Salzburg – Villach – Ljubljana – Zagreb – Belgrad – Niš – Skopje – Veles – Thessaloniki;

Äste:

Xa: Graz – Maribor – Zagreb,

Xb: Budapest – Belgrad,

Xc: Niš – Sofia,

Xd: Veles – Florina.

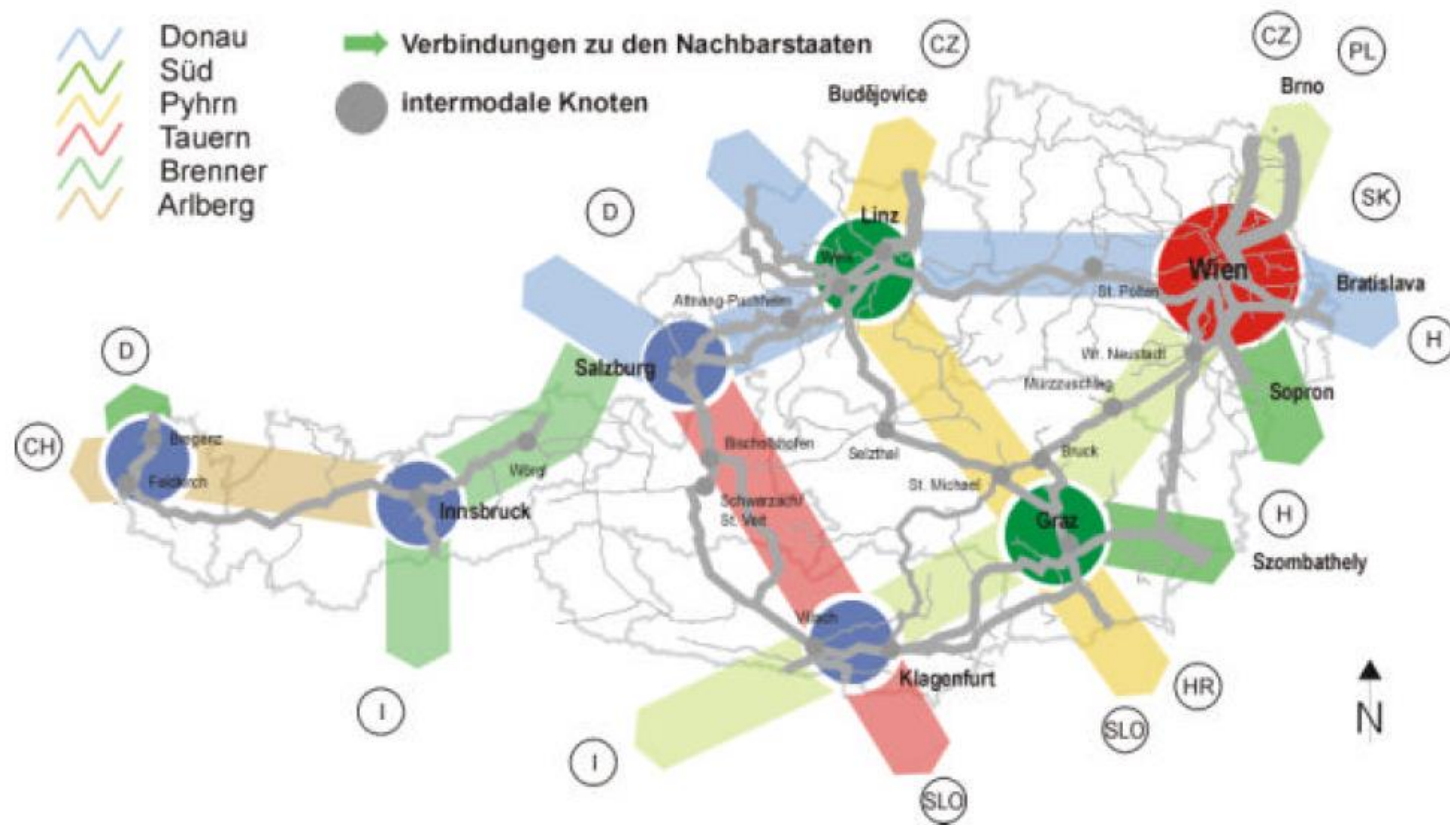
Zusammenarbeit der Bahnen:

- „ARGE Korridor X“,
- „Korridor XL“.



Österreichischer Generalverkehrsplan GVP-Ö (22.01.2002)

Abb. II: Hauptkorridore



Quelle: Eigene Darstellung

TEN-T POLICY REVIEW 2009 – 2013 **(Verordnung 1315/2013-EU)**

Grundsätze

2-lagiges Netz:

Gesamtnetz: von den Mitgliedsstaaten (MS)

Kernnetz: strategisch wichtigste Elemente des Gesamtnetzes,
mit eigens entwickelter Methode aus dem Gesamtnetz ausgewählt.

Kernnetz-Planungsmethode (gemischt geographisch-verkehrsplanerischer Ansatz):

Prim. Knoten: Typ 1-Knoten:

Hauptstädte, Großstädte;

Typ 2-Knoten: wichtigste Hafenstädte;

Verbindungen: entsprechend den maßgebenden Verkehrsströmen
zwischen jeweils benachbarten Knoten ausgewählt;
Hafenstädte, die nicht auch Typ 1 sind,
nur mit dem jeweils relevanten Typ 1-Knoten desselben MS verbunden.
Schiene: Trennung Güterverkehr – Personenverkehr möglich.

Sek. Knoten: Binnenhäfen, Straße-Schiene-Terminals, Flughäfen:
zugeordnet zu Typ 1-Knoten und
in entsprechenden Schnittpunkten des Kernnetzes.

Ergebnisse für Österreich und Nachbarregionen (Schiene)



Connecting Europe Facility (CEF; Verordnung 1316/2013-EU)

Umsetzungsinstrumente für das TEN-Kernnetz:

1. Zuschüsse:

Planung:	max. 50 %
Bau: „gewöhnliche“ Kernnetzprojekte:	max. 20 %
Netzlücken und Engpässe:	max. 30 %
grenzüberschreitende Projekte:	max. 40 %
Projekte in Kohäsionsländern:	max. 85 %

2. 9 „multimodale TEN-Kernnetzkorridore“:

festgelegt (CEF-Annex I) nach funktionalen Kriterien in Abstimmung mit den MS und in Anlehnung an die bereits bestehenden **Schienengüterverkehrskorridore (913/2010-EU)**, mit dem Ziel, die wichtigsten und komplexesten (insbesondere grenzüberschreitenden) Projekte zu erfassen.

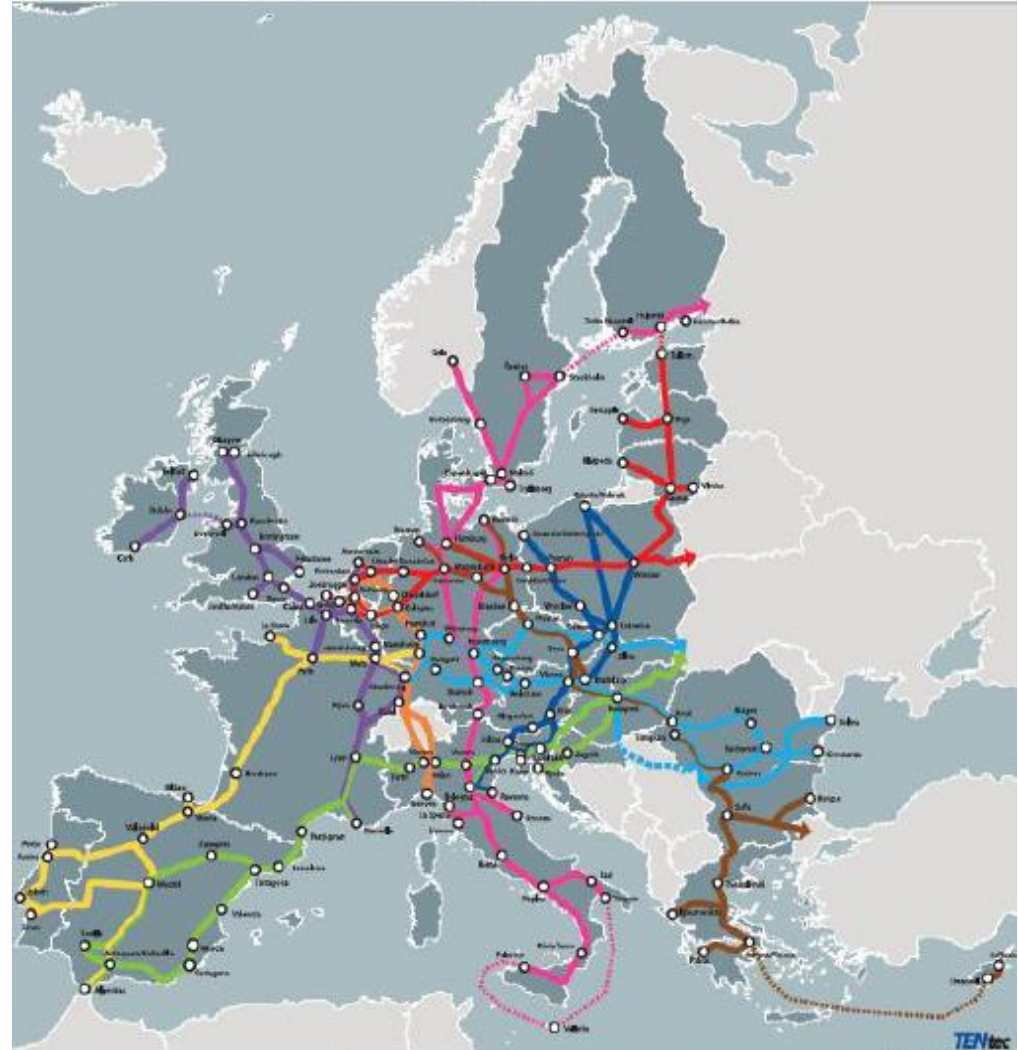
Spezielle Governance-Struktur für Kernnetzkorridore:

- Korridor-Foren,
- Europäischer Koordinator, unterstützt durch begleitende Korridorstudien.

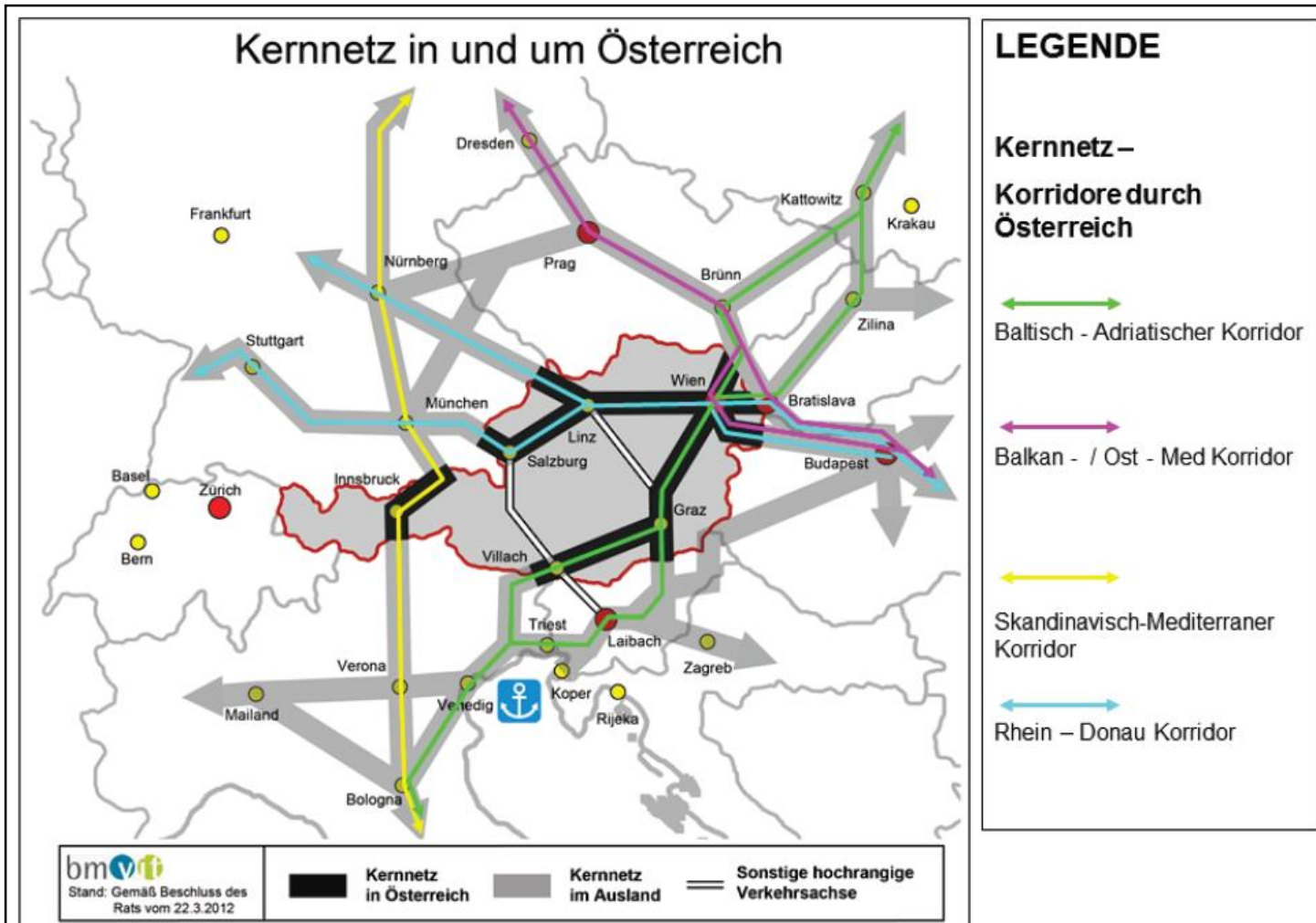
Die 9 Kernnetzkorridore



-  **Baltic-Adriatic**
-  **North Sea-Baltic**
-  **Mediterranean**
-  **Orient-East Mediterranean**
-  **Scandinavian-Mediterranean**
-  **Rhine-Alpine**
-  **Atlantic**
-  **North Sea-Mediterranean**
-  **Rhine-Danube**

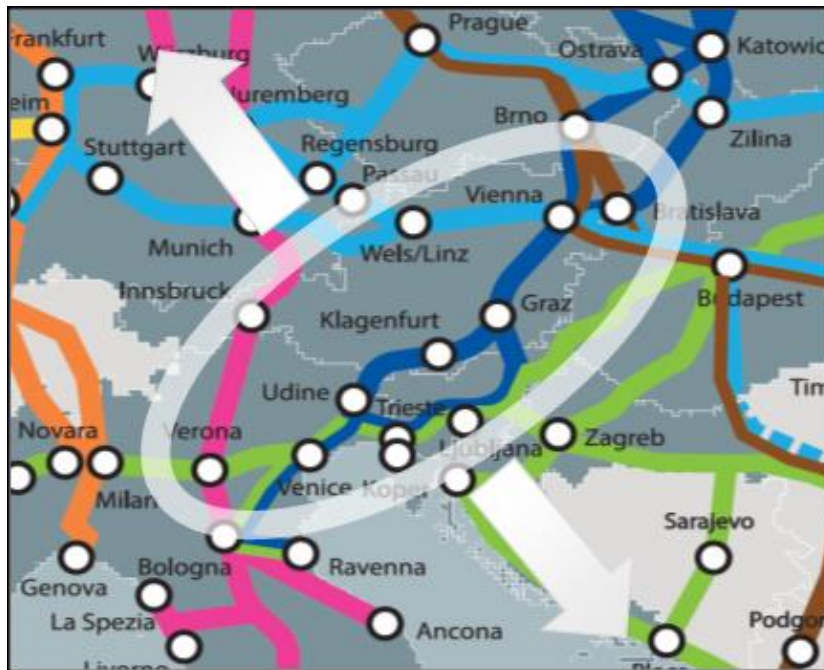


Kernnetz und Kernnetzkorridore mit Relevanz für Österreich



Mängel des aktuellen TEN-Kernnetzes im Ostalpenraum

Im aktuellen Kernnetz und Korridornetz fehlt zwischen Verona und Wien eine direkte alpenquerende Verbindung der MS Slowenien und Kroatien sowie Südosteuropas mit den Zentralräumen der EU in Deutschland und Westeuropa:



Hintergrund:

Als Direktverbindung München – Ljubljana sollte die Tauernachse (Straße u. Schiene) im TEN-Kernnetz sein; mit 30 ‰ Steigung ist sie aber für den schweren Güterverkehr zu steil. Im Hinblick auf die modale Ausgewogenheit sind auch A10 und A11 nicht im Kernnetz.

Die wesentlich flachere Pyhrn-Achse (17 ‰, max. 21 ‰) hat keine kernnetzrelevante Verbindungsfunktion.

TAUERN- UND PYHRNACHSE IM TEN-KERNNETZ

Lösungsansatz 2012 (1)

Hintergrund:

Betrachtung von Tauern- und Pyhrnachse als Teile eines Korridors, in dem beide parallelen Achsen nach ihrer räumlichen Lage und technischen Eignung unterschiedliche Funktionen ausüben und so einander ergänzen:

Tauernachse:

verbindet vor allem touristisch wichtige Räume und ist mit 30 ‰ zu steil für den schweren Güterverkehr, => **vornehmlich für den (hochrangigen) Personenverkehr geeignet.** (künftig auch Salzburg – Graz).

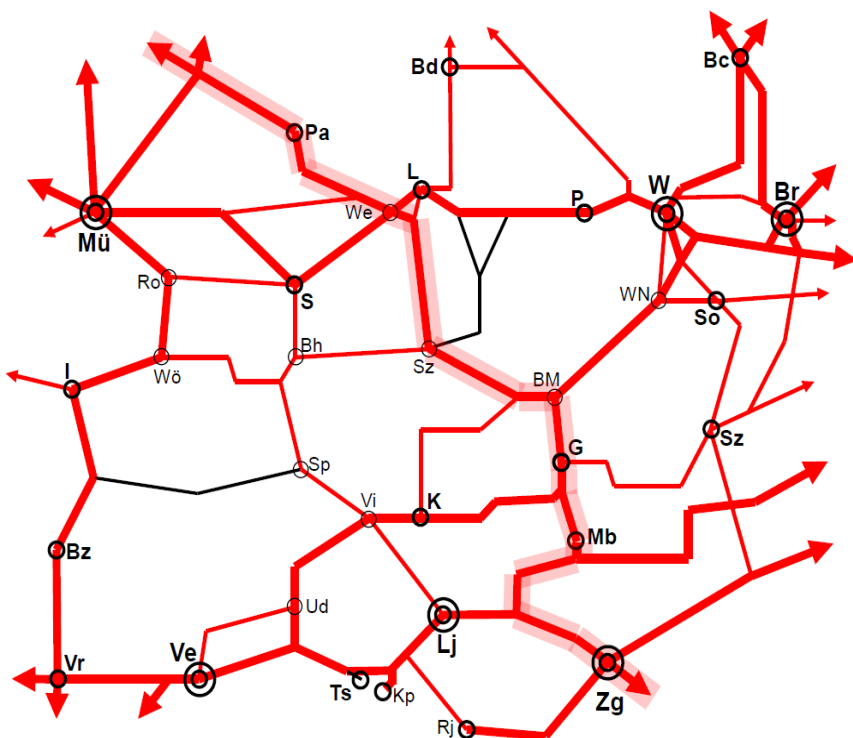
Pyhrnachse:

setzt güteraffine Strecke Nürnberg – Passau – Wels nach Süden fort, erschließt wichtige Industrieräume (Oberösterreich, Obersteiermark, Raum Graz – Maribor), führt zu den Adriahäfen Koper und Rijeka, => **vornehmlich für den (schweren) Güterverkehr geeignet.**

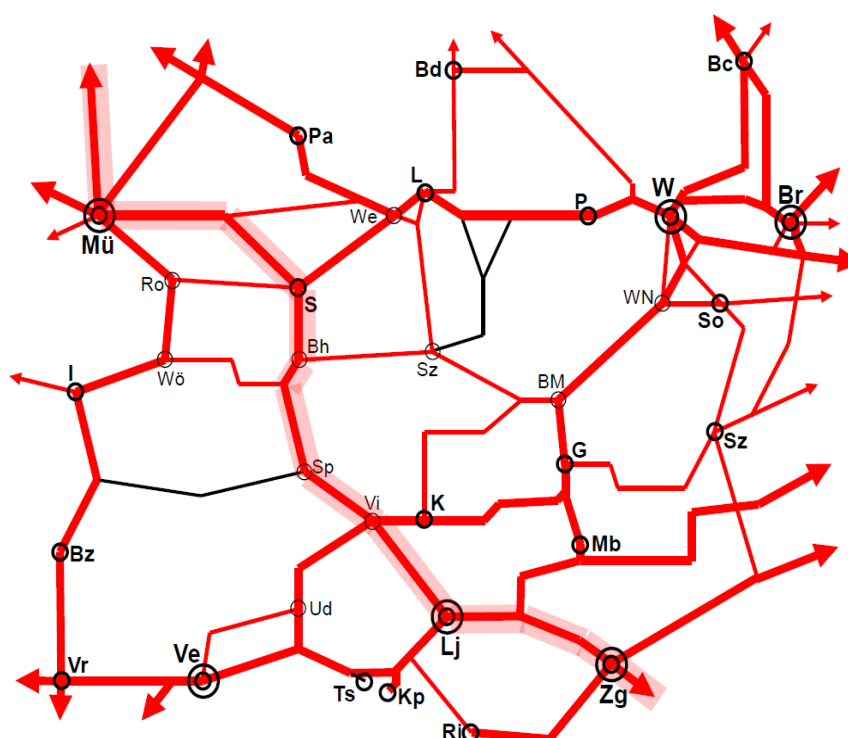
Straße: keine Differenzierung Personen/Güter, daher A10 – A11 ins Kernnetz!

Lösungsansatz 2012 (2)

Initiative zur Zusammenarbeit der 4 beteiligten Bundesländer Sbg., Ktn.; OÖ, Stmk.;
=> Tischvorlage für ein erstes Gespräch am 25.06.2012 in Brüssel:



Güterverkehr

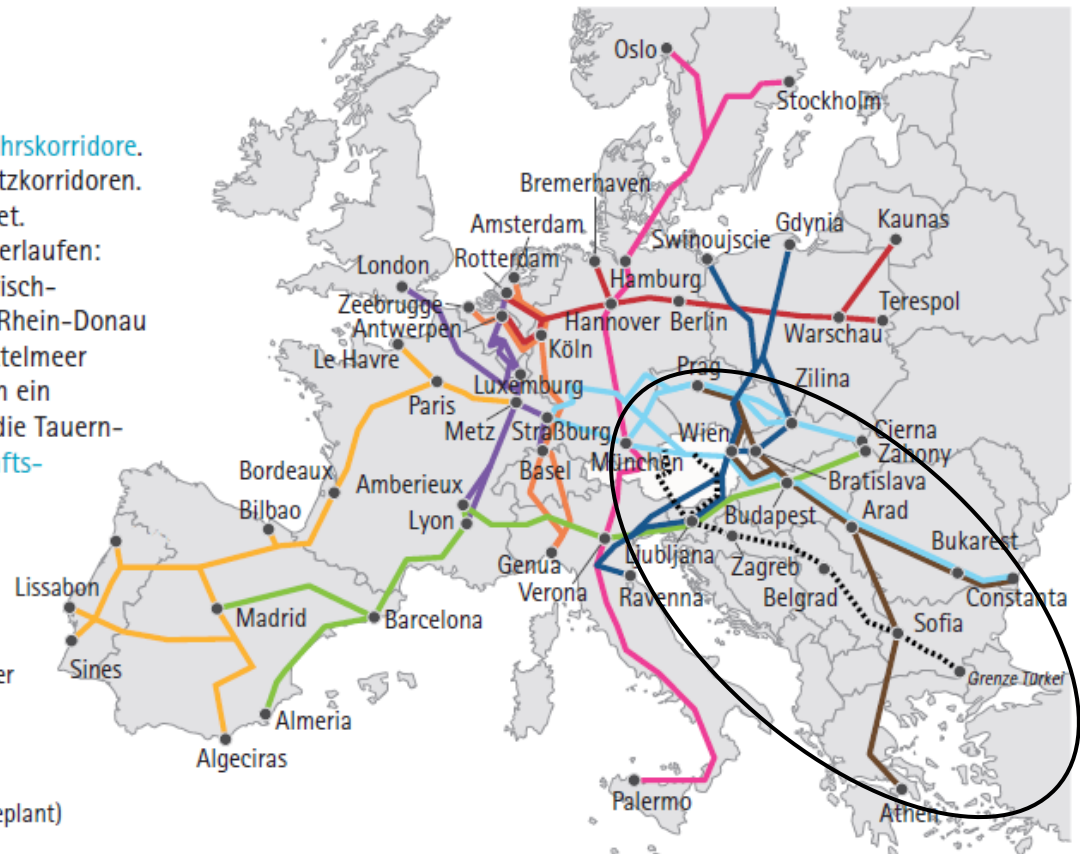


Personenverkehr

„Alpen-Westbalkan-Schienengüterverkehrskorridor“

Geographischer Überblick

Derzeit gibt es in der EU insgesamt **neun Schienengüterverkehrskorridore**. Geographisch entsprechen sie weitgehend den TEN-T Kernnetzkorridoren. Weitere Korridore sind möglich und werden derzeit vorbereitet. Durch Österreich werden ab spätestens **2020 vier Korridore** verlaufen: der Baltisch-Adriatische Korridor (Südstrecke), der Skandinavisch-Mediterrane Korridor (Unterinntal- und Brennerstrecke), der Rhein-Donau Korridor (West- und Oststrecke) und der Orient/Östliches Mittelmeer Korridor (Nord- und Oststrecke). In Zukunft könnte dazu noch ein Alpen-Westbalkan-Korridor kommen, der in Österreich über die Tauern- und Pyhrnstrecke verliefte. Damit wären die meisten **Wirtschaftszentren Österreichs** und **alle wichtigen Transitrouten** in die Schienengüterverkehrskorridore eingebunden.

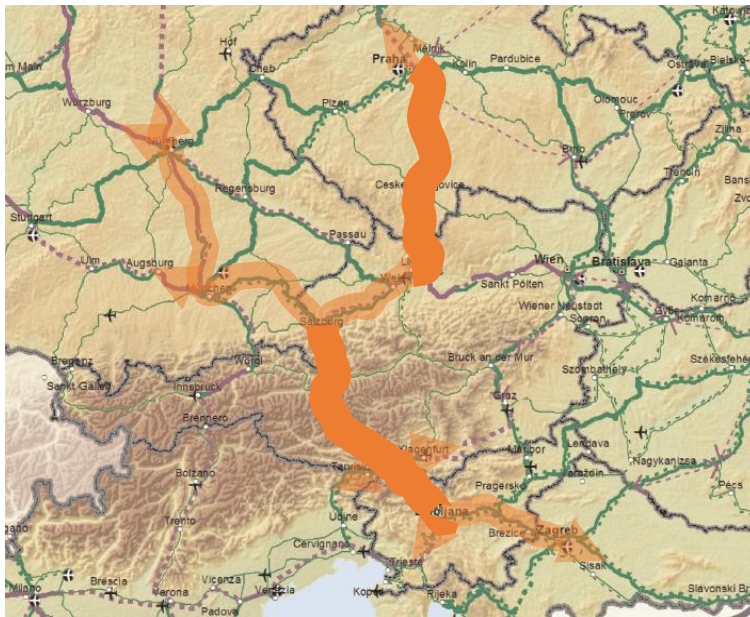


- | | |
|------------------------------------|--|
| 1 Rhein – Alpen | 6 Mittelmeer |
| 2 Nordsee – Mittelmeer | 7 Orient / Östl. Mittelmeer |
| 3 Skandinavien – Mittelmeer | 8 Nordsee – Ostsee |
| 4 Atlantik | 9 Rhein – Donau |
| 5 Ostsee – Adria | 10 Alpen – Westbalkan (geplant) |

**Rechtskraft:
Durchführungsbeschluss (EU) 2018/500 der
Kommission vom 22.03.2018**

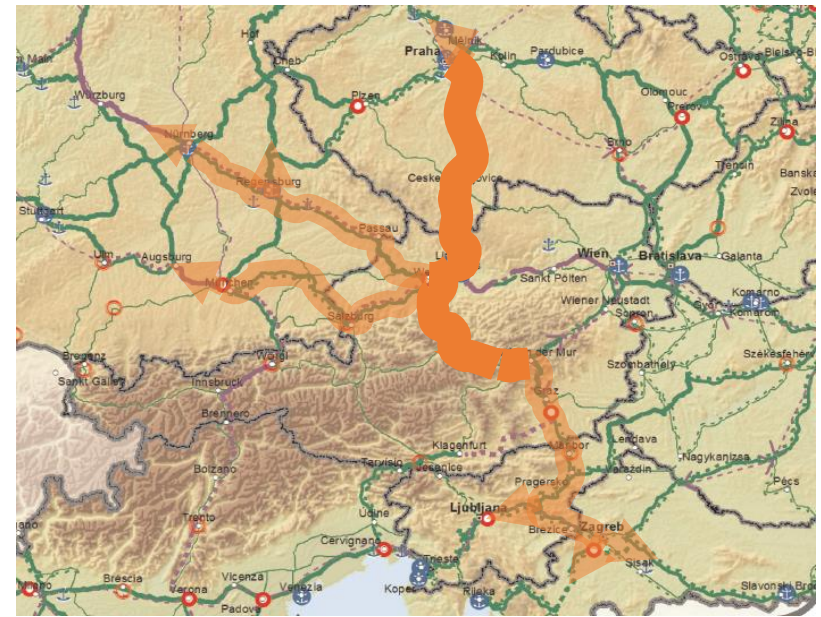
„TPSA-Studie“ von Prognos AG, Dr. Herry, InfraConceptA 2018

Auf Grundlage des gezeigten strategischen Konzepts wurden Tauern- und Pyhrnachse im Auftrag der 4 Bundesländer untersucht.



**Kernnetz Schiene (Personenverkehr);
zusätzliche Kernnetzstrecken im Raum
München/Nürnberg/Prag – Zagreb:**

- Prag – Linz
- Salzburg – Villach – Ljubljana



**Kernnetz Schiene (Güterverkehr),
zusätzliche Kernnetzstrecken im Raum
München/Nürnberg/Prag – Zagreb:**

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

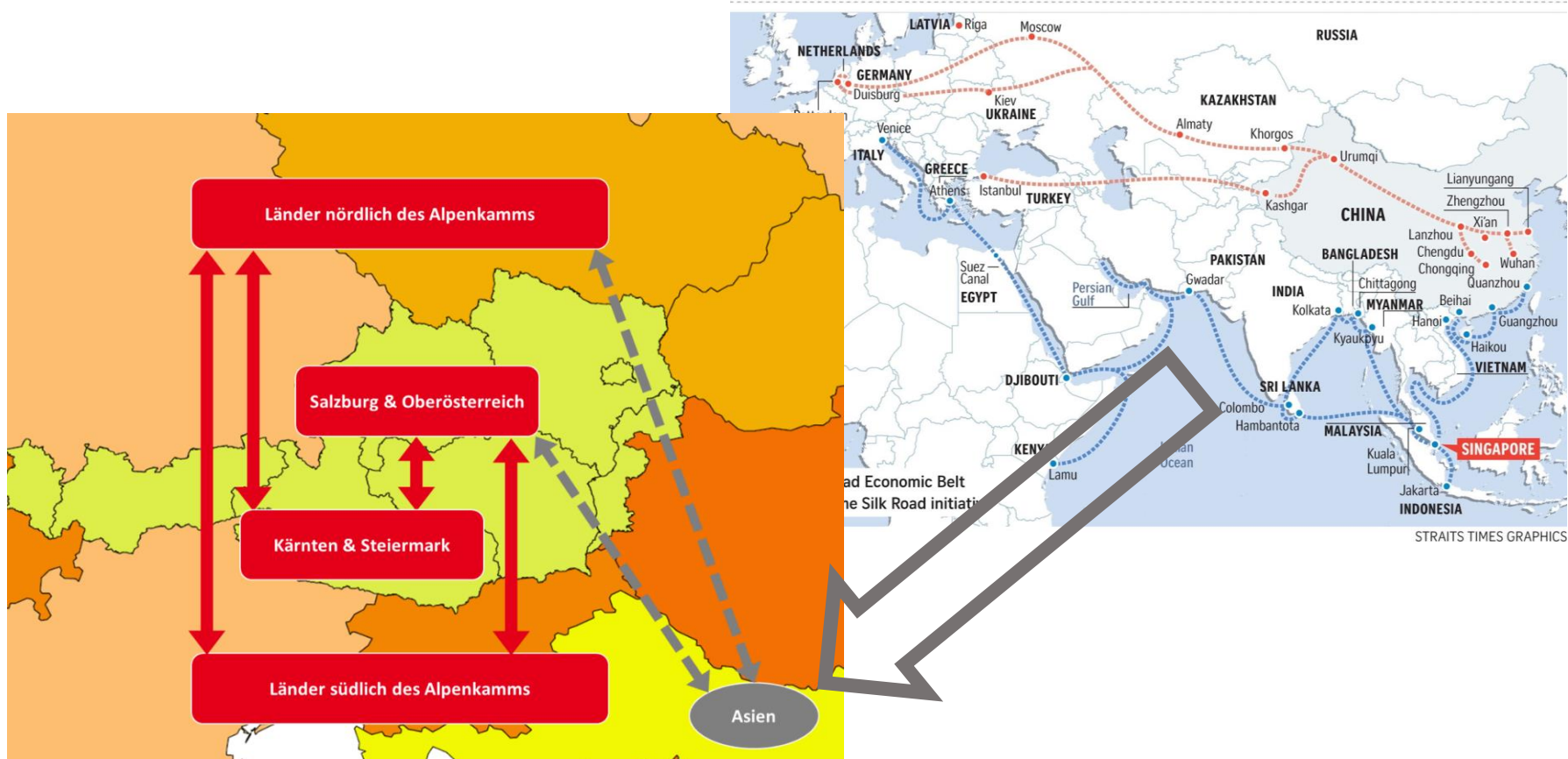
Stärken und Schwächen von Tauern- und Pyhrnachse

Stärken der Tauernachse	Stärken der Pyhrn/Schober Achse
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Günstige Lage, Ausrichtung und Linienführung für Verkehre Richtung Triest, Koper und Südosteuropa ▪ Relativ guter Ausbauzustand ▪ Anbindung wichtiger Tourismusregionen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlängerung der Strecke Deutschland - Passau – Wels ▪ Anbindung wichtiger Industrieräume ▪ Scheitelhöhe 849 m (Schober)/ 727 m (Pyhrn) ▪ Flachere Trassierung (künftig max. ca. 17 ‰) ▪ Günstige Lage für Verkehre Richtung Rijeka und Südosteuropa
Schwächen der Tauernachse	Schwächen der Pyhrn/Schober Achse
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Große Steigungen v.a. der Südrampe (30 ‰) ▪ Scheitelhöhe 1.226 m 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Geringe Verbindung der Kernnetzknotten ▪ Geografische Lage relativ weit östlich ▪ Ungünstige Linienführung (Umwege) ▪ Zulauf von München über Salzburg ▪ Streckenverlauf von Leoben nach Graz über Bruck a. d. Mur (<i>Umweg!</i>) ▪ Streckenverlauf von Maribor nach Zagreb über Zidani Most (<i>Umweg!</i>) ▪ Schlechter Ausbauzustand, v.a. Wels/Linz – Selzthal

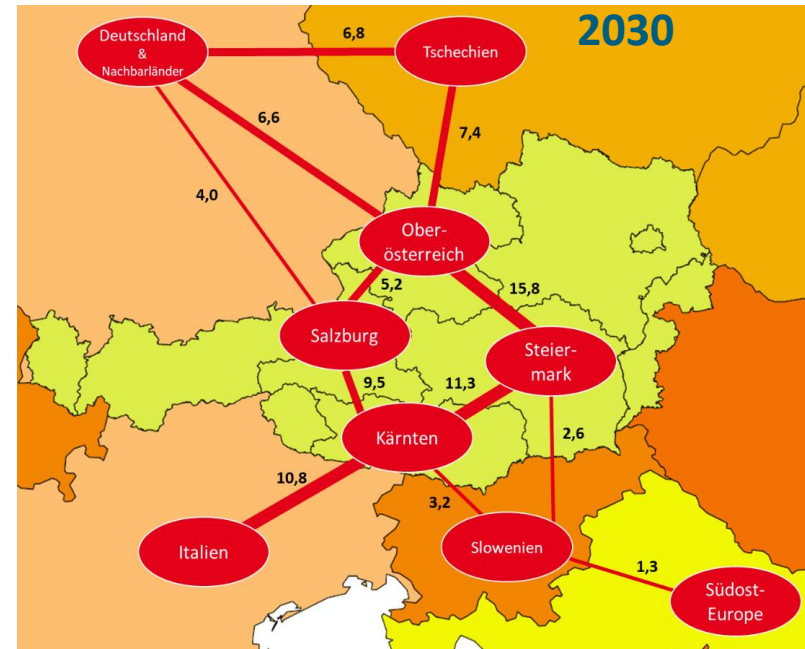
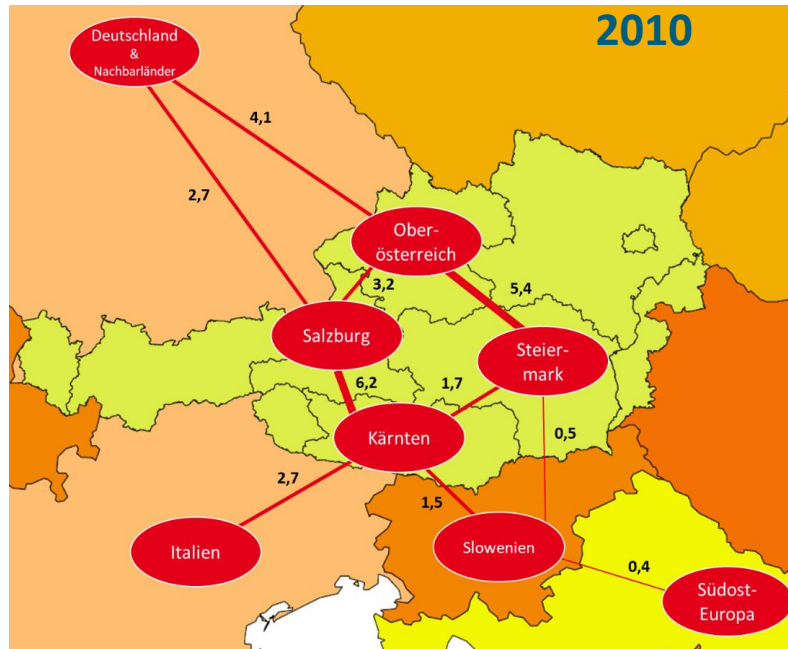
=> Nur gemeinsam erfüllen Tauern- und Pyhrnachse die TEN-Kriterien!

Güterverkehrspotenziale von Tauern- und Pyhrnachse

China's One Belt, One Road



Aufteilung der Güterströme (1)



Annahmen (Prognos AG):

- kein „Aufholen“ von SO-Europa gegenüber Westen;
- keine Asienverkehre.

		2010	2030
Tauernachse	Gütermenge	6,2 Mio. t	9,5 Mio. t
	Wachstum gegenüber 2010		+53%
Pyhrn/Schober-Achse	Gütermenge	5,4 Mio. t	15,8 Mio. t
	Wachstum gegenüber 2010		+193%

Aufteilung der Güterströme (2)

Fazit:

- Beide (Teil-)Achsen der TPSA werden zum Horizont 2030 deutlich mehr Güterzüge anziehen (Tauernachse +53%, Pyhrn/Schober-Achse +193% gegenüber 2010).
- Im Personenverkehr kann 2030 mit einem leicht erhöhten Angebot gerechnet werden.
- Die Zahl der Güterzüge wird 2030 der kapazitätsbestimmende Faktor sein.
- Neu auf die Schiene verlagerte Verkehre zwischen Europa und China, Indien, der Türkei, Iran und anderen bieten zusätzliches Potential für Güterverkehre auf der Pyhrn/Schober-Achse (z.B. 1 % von 3,15 Mio. TEU/a => ca. 2 zusätzliche Züge/Tag).
- Unter der Hypothese, dass sich die Länder Südost-Europas nach 2030 an die Wirtschaftskraft etwa Spaniens angleichen, wird auf der TPSA weiterer Güterverkehr von ca. 20 Zügen pro Tag erwartet.

Auswirkungen auf die betroffenen Regionen bzw. Bundesländer

Fazit:

- Die TPSA hat eine hohe Bedeutung für das Verkehrsaufkommen in den beteiligten Bundesländern.
- In Zukunft wird der grenzüberschreitende KV von den Terminals im Einzugsgebiet der TPSA an Bedeutung gewinnen.
- Die Tauernachse hat eine hohe Bedeutung für die KV-Verkehre der Terminals in Salzburg und Villach. Durch die Verlagerung schwerer Verkehre auf die Pyhrn/Schober-Achse wird der KV-Verkehr auf der Tauernachse gestärkt.
- Die Pyhrn-Schober-Achse hat eine hohe Bedeutung für das Verkehrsaufkommen und der Güterterminals in Oberösterreich und der Steiermark. Deren weiterer Ausbau wird als vordringlich betrachtet.
- Die strategische Ausrichtung der TPSA stimmt mit den Zielen und Anforderungen der regionalen Wirtschaft überein.

Tauern- und Pyhrnachse als Teil eines neuen Kernnetzkorridors



VISIONEN FÜR KÜNFTIGEN AUSBAU

Gesamtüberblick der Ausbauerfordernisse

Tauernachse:

Pass Lueg:	exponierte Lage der Strecke, geringe Geschwindigkeit,
Gasteiner Tal:	kurze eingleisige Abschnitte,
Karawankenbahn:	eingleisig,
Karawankentunnel:	wird saniert, aber dadurch Rückbau auf 1 Gleis,
Slowenien:	eingleisige Strecke bis Ljubljana.

Pyhrnachse *):

Wels/Linz – Selzthal:	größtenteils eingleisig,
Bosrucktunnel:	steile Rampen, insbesondere Südrampe (21 ‰),
Knoten Selzthal:	Lage und Konfiguration des Knotens
Bruck an der Mur – Graz:	Überlagerung mit Baltisch-Adriatischem Korridor und S-Bahn: Fahrzeit- und Kapazitätsproblem,
Werndorf – Spielfeld:	teilweise eingleisig,
Slowenien:	Achslastbeschränkung, ca. 60 km Umweg über Zidani Most.

**) Gegenstand einer gesonderten Studie im Auftrag der steirischen Sozialpartner.*



**Herzlichen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit !**
helmut.adelsberger@infraconcepta.at