

DI Joh. Marinsek (G), Stmk.

Offener Brief an Prof. Knoflacher

zu seinem Vortrag bei der TEN-T Tagung der Grünen in Innsbruck (5-6. 07.13)

Sehr geehrter Herr Professor!

Gleich in medias res!

1: Neue Südbahn: Wien-Wr. Neutadt-Semmeringtunnel-....Graz-.... Koralmtunnel-Klagenfurt- Villach-Udine-Venezia Mestre....

Ihren Aussagen: ... dass **vollkommen sinnlose Tunnel durch Berge gebohrt werden, wo nie Leute fahren werden**, und dass die Trasse der Neuen Südbahn durch Österreich **vollkommen absurd** ist, da ja eine Umfahrung der Alpen über Ungarn und Slowenien möglich sei, widersprechen Sie selbst.

Sie (und Prof. Macoun) haben nämlich als Alternative zum Koralmtunnel (durch den ihrer Meinung nach **nie Leute fahren werden**) die Strecke Graz-Maribor-Drautal-Klagenfurt vorgeschlagen. Heißt das, durch den Umweg über Maribor (120.000 EW/Stadt) würden genügend Leute (aus Maribor?) die Route befahren?

Als Sachkundiger hätten sie die hohen Baukosten (Brücken, Tunnel) durch das mäanderartige Drautal und die Verlängerung der Fahrzeit (über 30 Minuten) angeben sollen. Mein Einwand: Wenn man schon baut, dann so, dass die Bahn konkurrenzfähige Reisezeiten hat: Wien-Villach 3 h, Wien - Mestre 5 h



Als Sachkundiger hätten sie die hohen Baukosten (Brücken, Tunnel) durch das mäanderartige Drautal und die Verlängerung der Fahrzeit (über 30 Minuten) angeben sollen. Mein Einwand: Wenn man schon baut, dann so, dass die Bahn konkurrenzfähige Reisezeiten hat: Wien-Villach 3 h, Wien - Mestre 5 h

PS 1.7.14. Wien-Villach mit SBT und Koralmtunnel in 3 h oder Wien-Bestand-Maribor-Villach in 4 h? Die Betriebskosten der schnellen Route sind um 25% geringer, und das bis zur nächsten Eiszeit. Der Umweg über Maribor ist bei den Jahreskosten teurer, überdies von der Reisezeit unattraktiv...

In Innsbruck propagierten Sie wieder die Umfahrung Österreichs über Ungarn und Slowenien ohne anzugeben, dass diese Route ca. 90 km länger ist und dass Milliarden für Ausbau/Neubau erforderlich sind. Denn auf den bestehenden Gleisen ist kein „attraktiver“ (= schneller) Fernverkehr möglich. Dass die Umfahrung der Steiermark und Kärntens in diesen Ländern keine Begeisterung auslöst, können Sie sich denken...

Sie bewegen sich auch in einer virtuellen Welt, denn der italienische Teil der Neuen Südbahn (die Pontebbana Udine-Tarvis) ist längst ausgebaut. Österreich baut an der Neuen Südbahn. Österreich hat sich im Beitrittsvertrag zur EU zum weiteren Ausbau der Südbahn verpflichtet. Wenn Sie weiter die Umfahrung Österreichs nachträglich als die vernünftigste Lösung anführen, dann sollten Sie das doch teilweise sachunkundige Publikum informieren, dass bei einem Nichtbau der Neuen Südbahn eine Entschädigung Italiens fällig gewesen wäre. Die Baukosten der „Pontebbana“ beliefen sich auf (valorisiert) ca. 4 Mrd. €. Wie hoch würden Sie Italien entschädigen?

2: Praxistest ihrer Philosophie, dass höhere Geschwindigkeiten keinen Zeitgewinn bringen, dass daher Aus- und Neubau der Bahn sinnlos ist

Beispiel **Schweiz:** Nachweisbar wurde und wird der Bahnverkehr beschleunigt – nicht nur auf der Gotthardachse. Zürich-München wird beschleunigt! Reisezeit wird von 4:12 auf 3:15 verkürzt. Umlaufzeit einer Garnitur von 10 h auf 8 h verkürzt. Für 2 h-Takt statt 5 nur noch 4 Garnituren erforderlich! Flugverkehr wird durch Bahn-Reisezeit von 3:15 massiv Marktanteile verlieren.

Was macht die Schweiz falsch? Im Anhang SBB-Struktur-Ausbaupläne.

Beispiel **Österreich:**

Auf der fast fertig aus- und neu gebauten Neuen Westbahn fahren ca. viermal mehr Leute als auf der alten Südbahn Wien-Süden. Entlang der Neuen Südbahn, also mit Graz, wohnen nicht weniger Menschen als an der Westbahn. Mit der Neuen Südbahn Wien-Graz-Villach ist eine Vervierfachung des nationalen Personenverkehrs zu erwarten. Warum? Weil die Reisezeit bei der Verkehrsmittelwahl eine große Rolle spielt. Wien-Salzburg (317 km) hat nun mit 2:36 h schon eine attraktive Reisezeit. Die weiteren Ziele sind:

Wien-München 3 h, Wien-Mü-Zürich 6 h. Derzeit Wien-München: 4h. Ist Ihnen schon das zu schnell? Wohl

schon, denn Sie waren sicher gegen den Wienerwaldtunnel, der eine große Beschleunigung ermöglichte.... Bitte, werden Sie doch endlich konkret und nennen Sie ihre optimale Reisezeit Wien-München-Zürich. Sollte die Bahn-Reisezeit nicht doch auch die Leute davon abbringen, den Flieger oder das Auto zu nehmen?

Mir schrieben Sie früher einmal:

Reisezeit ist die Zeit vom Quellpunkt zum Zielpunkt und besteht aus eine Reihe von Komponenten, die unterschiedliche Gewichtungsfunktionen haben. Den geringsten Faktor, nämlich 1, hat dabei immer die Zeit im Fahrzeug.

Erstaunlich! Leiten Sie daraus ab, dass es dumm ist, die Bahnreisezeit Wien-München zu verkürzen? Wenn die Reisezeit so nebensächlich ist, kann man dann auch alle Schnellzüge durch Regionalzüge ersetzen?

Im Ernst, per Auto braucht man von Wien nach München mit einer kleinen Pause rund 5 h. Per Bahn in 3 h wäre für einen Single Autofahrer ein lockendes Angebot, wenn es nicht zu teuer ist. Wenn sie Verkehrspolitiker beraten wollen, dann müssen Sie die optimale Bahnreisezeit Wien-München angeben können, sonst ist ihre Theorie wertlos. Nochmals: Bitte, weichen Sie nicht aus, wie lange soll die optimale Bahnfahrt nach München dauern?

3: Small versus Large Scale Projects

Ich hätte mir erwartet, dass ein Sachkundiger wie Sie etwas zum Wunschdenken von den angeblich billigen Small Scale Projekten gesagt hätte.

Es gibt leider keine billigen SMALL-Scale-Projekte. Bestes Beispiel: Pottendorferlinie, nur 23 km kosten gegen eine Mrd. (alte Schätzung: 0,65 Mrd.)! Kostentreiber: Unterführungen, Grundablösen, Lärmschutz (Kosten von Lärmschutz und Gleisanlagen etwa gleich hoch!) etc. Ihre Alternative?

Oder Westbahn Salzburg-Seekirchen-Köstendorf, Länge 20 km, davon 16,5 km Tunnel, Kosten 1,65 Mrd.

Andere Lösungen politisch nicht machbar.

Oder 2-gleisiger Ausbau Öztal-Landeck und Bludenz-Braz: leider nicht Small Scale...

Vergleich der beiden Large Scale Projekte Westbahn und Südbahn:

Wien –Salzburg, 317 km	Wien - Klagenf., 334 km
Wien-Wels 4-gleisig	Wien-Wr.Neust.+ Graz-Werndorf (20 km): 4-gleisig
Tunnellängen insgesamt ca. km 74, davon 50 km länger als 2 km	Tunnel ca. km 73,5; davon 70,3 über 2 km. Lange Tunnel wegen Zwischenzinsen teurer. Tunnel zwischen Graz und Bruck noch ungeklärt.

Die Grünen sind mehrheitlich für die Neue Westbahn. Wenn die Tunnel Steine des Anstoßes bei der Neuen Südbahn sein sollten, dann muss man darauf hinweisen, dass auch auf der Westbahn Tunnel in vergleichbarer Gesamt-Länge gebaut wurden und noch werden.

Die Kosten der Südbahn liegen nicht um mehrere Größenordnungen über denen der Westbahn...



Durch die Neue Südbahn werden die Regionen nicht geschädigt, im Gegenteil: Das Lavanttal und die Weststeiermark werden direkt an eine Hauptlinie angeschlossen. S-Bahnverkehr auf der Trasse der Neuen Südbahn in der Weststeiermark: Zeitvorteil für Pendler eine halbe Stunde/Tag, Fahrgastzuwachs 20%. Grund: Beschleunigung. Sie zeigen im Vintschgau Haltestellen der Regionalbahn. Ähnliche Bilder kann man von der Weststeiermark zeigen. Hengsberg (1400 EW) hat einen Bahnhof bekommen. Im ÖBB- Bild Bahnhof Wettmannstätten mit S-Bahn. Die Straßenunterführung wurde mit Bahngeld bezahlt.

4: Ausbau versus Neubau

Missing links zum Ausland

Leider können einige Trassen der Monarchie nicht für alle Relationen ausgebaut werden, Neubau ist notwendig. Zum Beispiel Maribor-Zagreb. Wie die Autobahn muss die Bahn den kürzesten Weg über Krapina nehmen (Krapinabahn Graz-Zagreb 1,5 h wie Pkw). Derzeit Reisezeiten 4 und 6,5 h!

Ein missing link ist in der Steiermark Radkersburg-Slowenien (Regionalbahn Spielfeld-Radkersburg).

Das zweite Gleis Spielfeld-Maribor ist längst geplant...

Missing links in Kärnten: 1: Elektrifizierung und bescheidener Ausbau der Rosentalbahn. Zweck: Abkürzung für EC Wien-Graz-Klagenfurt-Rosenbach-Ljubljana-... Erster Vorschlag zum Ausbau der Rosentalbahn kam von Ulrich Habsburg aus Wolfsberg. (Villach hat via Tauernlinie Direkt-Verbindungen zu Ljubljana.)

2: Klagenfurt-Drautal-Maribor.

Fahrplan 1999: Bleiburg-Maribor, 87 km, Reisezeit 2 h. Auto 1h 40'. 2 Züge/Tag pro Richtung. Nur der link wird die Züge nicht füllen...

Missing links und Small Scale Projects können nicht das Ersatzprogramm für TEN-Fernverkehr sein! (Außer man glaubt, dass es keinen Fernverkehr mehr gibt oder geben soll..)

Mit bahnfrendlichen Grüßen

Johann Marinsek

Rede Prof. Knoflacher:

http://www.greenmediabox.eu/archive/2013/07/05/alternative-ten-t-days/20130705_tent_01_or.mp4