

## Pyhrnbahn – Intensiver Bahnausbau sieht anders aus!

Vor drei Jahren verkündeten die ÖBB: „Es wird intensiv am selektiv zweigleisigen Ausbau der Pyhrnbahn gearbeitet.“ Was die ÖBB unter intensiv versteht, zeigt die Realität.

Außer der Erneuerung mancher Bahnhöfe (was natürlich auch notwendig ist) und der punktuellen Sanierung der Strecke hat sich in den letzten Jahren nicht viel getan.

Es ergibt sich – abgesehen von der Betriebsausweiche Linzerhaus – eine mindestens 20 Jahre (!) lange Lücke zwischen der Umfahrung Schlierbach (2007) und (möglichen) weiteren Ausbauten, wo es laut aktuellem Rahmenplan erst in 4 Jahren mit der Planung des 2-spurigen Ausbaues der Pyhrnbahn weitergehen soll und das auch nur für weniger als 10 km der verbleibenden 25 km langen einspurigen Abschnitte von Linz nach Kirchdorf.

Der kurvigste und langsamste Abschnitt der Pyhrnbahn südlich von Kirchdorf ist von aktuellen Planungen und Konzepten anscheinend überhaupt ausgenommen.

Noch viel schlimmer: Laut zuk. Verkehrsdienstevertrag ÖBB mit dem Land OÖ ist dort überhaupt vorgesehen, den Nahverkehr auf der Schiene einzustellen. Ist das die Antwort der Politik auf eine dem Klimaschutz geschuldete Dekarbonisierung des Verkehrssystems?

Die Erfüllung der Ankündigungen des Zielnetzes 2025+ beschränkt sich im Fall der Pyhrnbahn auf das +, wird also auf den Sankt-Nimmerleinstag verschoben.

Eine Beschleunigung des schon in den 90er Jahren fix eingepflanzten Ausbaues dieser wichtigen Nord-Süd-Strecke ist also derzeit völlige Vision.

Bei der Pyhrnbahn versucht das Land OÖ über eine TEN-Aufwertung der Pyhrnachse möglicherweise zu EU- Geld zu kommen. Bei der Pyhrnautobahn, in die in den letzten 25 Jahren 5 x (!) so viel investiert wurde wie in die Bahn, hat das Auftreiben des Geldes anscheinend kein Problem dargestellt. Nachvollziehbar ist das nicht!

### **Deutlich mehr Autoverkehr, aber die Bahn zieht nicht nach!**

Seit dem Neuen Austro Takt 1991 (NAT 91), als die ÖBB 3 Jahre lang einen 2- Stunden-Takt Linz – Graz mit IC angeboten hat, hat sich der Kfz-Verkehr im Bosrucktunnel vervierfacht (!).

D.h. die Berechtigung, auf dieser Bahnstrecke wieder einen dichteren

Takt zu fahren, ist heute wesentlich höher als vor über 25 Jahren. Dennoch pendelte das Angebot an Direktzügen Linz – Graz in den letzten 10 Jahren auf dem indiskutabel niedrigen Niveau zwischen 0 und 2 Zügen pro Tag und Richtung.

Außerdem ist durch verschiedene Ausbauten in den letzten 25 Jahren die mögliche Fahrzeit auf der Bahnstrecke Linz-Graz um rd. 30 min kürzer als damals.

Bei dem heute viel größeren Fahrgastpotenzial und einer wesentlich attraktiveren Fahrzeit als 1991 müsste auch das Bahnangebot deutlich besser sein.

Die dramatischen Botschaften von der aktuell laufenden Klimakonferenz in Polen sollten Auftrag genug sein, das Bahnangebot auf dieser wichtigen Strecke so bald wie möglich wieder auf einen Mindesttakt zu erweitern (d.h. 4-6 Züge pro Tag und Richtung). Eine Verlagerung zur klimafreundlichen Bahn kann nur dann stattfinden, wenn das Angebot stimmt.

Keine andere Fernverkehrsstrecke in Österreich hat einen derart geringen Bahnanteil!