

Warum brauchen die ÖBB einen neuen Taktfahrplan ?

1: Die DB führt nun von/nach Salzburg ICs zur Systemzeit 0:00. Zum Beispiel fährt um 9:58 ein Zug nach Mü-Frankfurt ab, um 10:02 kommt ein IC aus –Mü. Dazu soll es Anschlüsse nach/von Wien und nach/von Graz geben. Der Zug von/nach Wien sollte der EC Wien-Zürich-Zürich sein.

Damit ergäben sich folgende Verbindungen: 2h-Takt Wien-Zürich, 2h-Takt Wien-Sbg-München-Frankf, ebenso Gegenrichtung. 2h-Takt Graz-Sbg-Mü-Frankfurt.

Zur Systemzeit 1:00 ergeben sich folgende Verbindungen: Wien-München mit IC Wien Sbg und EC aus Kärnten nach D. Von Wien und von Mü mit SPS von Sbg nach Innsbruck.

2: Neigetechnik wird in absehbarer Zeit nicht angeschafft. Um Zeitverluste durch Lokwechsel in Kopfbahnhöfen zu vermeiden, sollten die ÖBB wenigstens auf Wendezüge umstellen. Ein Steuerwagen kostet nicht sehr viel.. Der IC Graz-Salzburg könnte beschleunigt werden, wenn die Lokwechsel in Selzthal und Bhofen entfielen. Alle Zeiten des Taktfahrplans basieren auf Verwendung von Wendezügen oder Triebwagen und 2-Systemloks für Italien, Slowenien.

3: 2004 werden einige Ausbauten fertig, z. b. die Schoberstrecke. Kürzere Fahrzeiten sind möglich.

Kommentar zu einzelnen Linien

1: Westbahn.

Derzeit hat EC Wien-Zürich in Ibk 9 Min Aufenthalt, dh. Taktfahrplan ist suboptimal. Halte im oberen Inntal sind nicht gerechtfertigt. Derzeit zu über 99% von Pendlern benutzt. Reisezeit muss für Anschluß (1:51 in Feldkirch) nach Zürich gekürzt werden: Reisezeit Ibk-Feldkirch 1h52. SBB sollte der Verschiebung der Fahrplantrasse um 1h wohl zustimmen können, da der Verkehr auf dieser Strecke nicht sehr dicht ist. Die Fahrplanlage des ECs ist so gelegt, dass in Sbg Anschluß nach München- besteht.

2: Graz-Salzburg:

Wendezüge und Fertigstellung der Schoberstrecke ermöglichen Verkürzung der Reisezeit. Versetzung um 1 Stunde ermöglicht Anschluß nach /von Mü- in Sbg. Erste Ankunft in Mü um 12:40, etwa 1 Stunde früher als bisher. In Sbg Anschluß nach Vlb./Zürich. Derzeit besteht ein 4h-Takt Graz Sbg und eine 4-h-Takt Graz-Innsbruck. Für die Stmk ist ein 2h-Takt Graz-Sbg mit Anschlüssen nach Mü- und Zürich wie im vorliegenden Entwurf wohl die bessere Lösung. Der Autoreisezug Graz-Bregenz kann über Bischofs-hofen oder Kärnten (siehe später) geführt werden.

3: Graz-Linz

Zum ICE und zu den ECs von Wien über Linz und Passau nach Nürnberg-(Hamburg) sollte unbedingt ein IC Maribor-Graz-Linz geplant werden. Die Reisezeiten Graz-Frankfurt sind über Linz kürzer.

4: –Slowenien-Villach-Sbg-D:

Reisegeschwindigkeit für -Sbg-Villach (inklusive Stehzeit in Sbg) ca. 60 km/h!! Kürzung des Aufenthalte in Salzburg. Nur dadurch Anschluß an EC Wien-Italien in Villach möglich. ECs auf der Tauernstrecke haben in Sbg Anschluß nach/von Wien und in Schwarzach nach Ibk. Mit einer 2-System-Lok weitere Verkürzung der Reisezeit nach Ljubljana-....

Fahrplanbeispiel: EC aus Wien in Villach an 11:35, EC aus München an ebenfalls um 11:35. Umsteigen: Reisende von Mü-Sbg

nach Italien, Reisende von Wien nach Slowenien. Abfahrt beider Züge (parallel) um 13:40. Ankunft Udine um 14:55 (2-Systemlok), in Ljubljana um 15:15. Verbindungen also: 2h-Takt München Slowenien bzw. Italien und 2h-Takt Wien-Italien bzw. Slowenien.

Mit der EU-Mitgliedschaft Sloweniens sollte 2-hTakt Mü-Sbg-Laibach- bzw-Italien selbstverständlich sein.

5: Klagenfurt-Innsbruck

Kärnten hat in Richtung Westen keine befriedigende Anbindung. Vorschlag IC Klagenfurt-Innsbruck mit Anschluß zum EC nach Zürich und an EC nach Mü in Wörgl. Um eine akzeptable Reisezeit (ca. 4h) zu erlangen, fährt IC von Schwarzach bis Wörgl durch! Für die nicht bedienten Halte gibt es ja die Umsteigeverbindung zum SPR! Beginnen kann man die IC-Verbindung mit 3 Garnituren. Ideal wäre der Talgo, Klagenfurt-Ibk in ca 3:45h. Mit dem Talgo wäre für Graz-Villach-Ibk eine Reisezeit von ca 6h möglich. Somit wäre Bündelung Graz bzw Klagenfurt nach Ibk möglich. (Autoreisezüge passen nicht in den Takt, wenn sie Strecken mit Spitzkehren wie in Schwarzach oder Selzthal befahren. Autoreisezug Graz-Feldkirch wäre "außer Takt". Schleife Schwarzach wäre notwendig! Wenn Koralmtunnel fertig, IC Wien-Graz-Villach-Ibk!!

6: EC Wien-Venezia mit 2-Systemlok

Ankunft in Udine 14:55, in Mestre 16:10. IR von Udine nach Triest sollte auf 15:00 verlegt werden. Ideal wäre ein Doppelzug: In Udine fährt ein Teil nach Mestre-Venezia, der andere Teil als IR nach -Cormons-Görz-Sagrado-Monfalcone-Trieste (1:12h Udine-Trieste).

7: Wien-Graz-Ljubljana

Mit 2-SystemLok an in Maribor 11:29, ab 11:32, an Ljubljana ca 13:45 (ohne bisherige Halte in Zagorje und Trbovlje). 14:00 Zug nach Rijeka

8. Pendelzug Innsbruck Bozen

EC München -Ibk-Italien liegt ungünstig, könnte aber in Zukunft anders gelegt werden (2-SystemLok, Fahrplanänderungen in ITALIEN). Inzwischen könnte ein Pendeltriebwagen einen optimalen Anschluß Wien-Ibk-Bozen herstellen.

9. Metropolitan Graz-Wien/Ost-Flughafen

Variante A

fährt 5 Min nach IC Ktn-Wien. Halt in Frohnl., Durchfahrt in Bruck, Kapfenb ab 1:10, hält in Mzz, Durchfahrt Wr.N. 0:31, Gramatneusiel ca 0:50, Ostbahnhof an 1:05. Sinn des Zuges ist umsteigefreie (kein Treppensteigen in Bruck!!) und daher attraktive Verbindung ohne Pendler aus Wr.Neusstadt. IC Wien-Ktn braucht weniger Waggons, da frühere Umsteigefahrgäste Wien- Bruck-Graz jetzt mit direkter Verbindung fahren. Von Wien/Ost Verlängerung zum Flughafen.

Variante B:

Zug fährt 5 Min vor IC Ktn-Wien. Eilzug von Mzz nach Wr Neustadt (an 0:25) müßte überholt werden. An Wien-Ost ca 0:55.

Verbindungen:

1h-Takt Wien-Sbg-Mü-(Frankfurt,...)

1h-Takt Wien-Graz

2h-Takt Wien-Zürich

2h-Takt Wien-Ibk-Bozen

2h-Takt Wien-Sbg-Innsbruck

2h-Takt Wien-Sbg-Ktn-Slowenien-

2h-Takt Wien-Venezia

2h-Takt Wien-Villach-Slowenien

2h-Takt Wien-Graz-(Maribor-Laibach)

2h-Takt Graz-Sbg-München-Frankfurt-

2h-Takt Graz-Sbg-Zürich und Bozen

2h-Takt Graz-Linz- Passau-Nürnberg-

2h-Takt Klagenfurt-Ibk-Bozen

2h-Takt Villach-Schwarzach-Innsbruck

2h-Takt Villach-Sbg-Linz-Wien

Irrtum möglich!

Verwendet wurden bestehende Fahrpläne (NAT-Reste) und teilweise Entwürfe von **Uttenthaler jun. und Laserer**.

Zur Verzweiflung bringen einen die eingleisigen Strecken und Streckenabschnitte. Es ist ein verkehrspolitischer Skandal, dass Tauern- Pyhrn- und Ennstalbahn nicht fertig 2-gleisig ausgebaut sind!

Talgo talgo.de

Die ÖBB bewegen pro Sitzplatz im Fernverkehr ca. 1 Tonne! Beim Talgo bewegt man pro Sitzplatz nur ca 0.5 Tonnen!

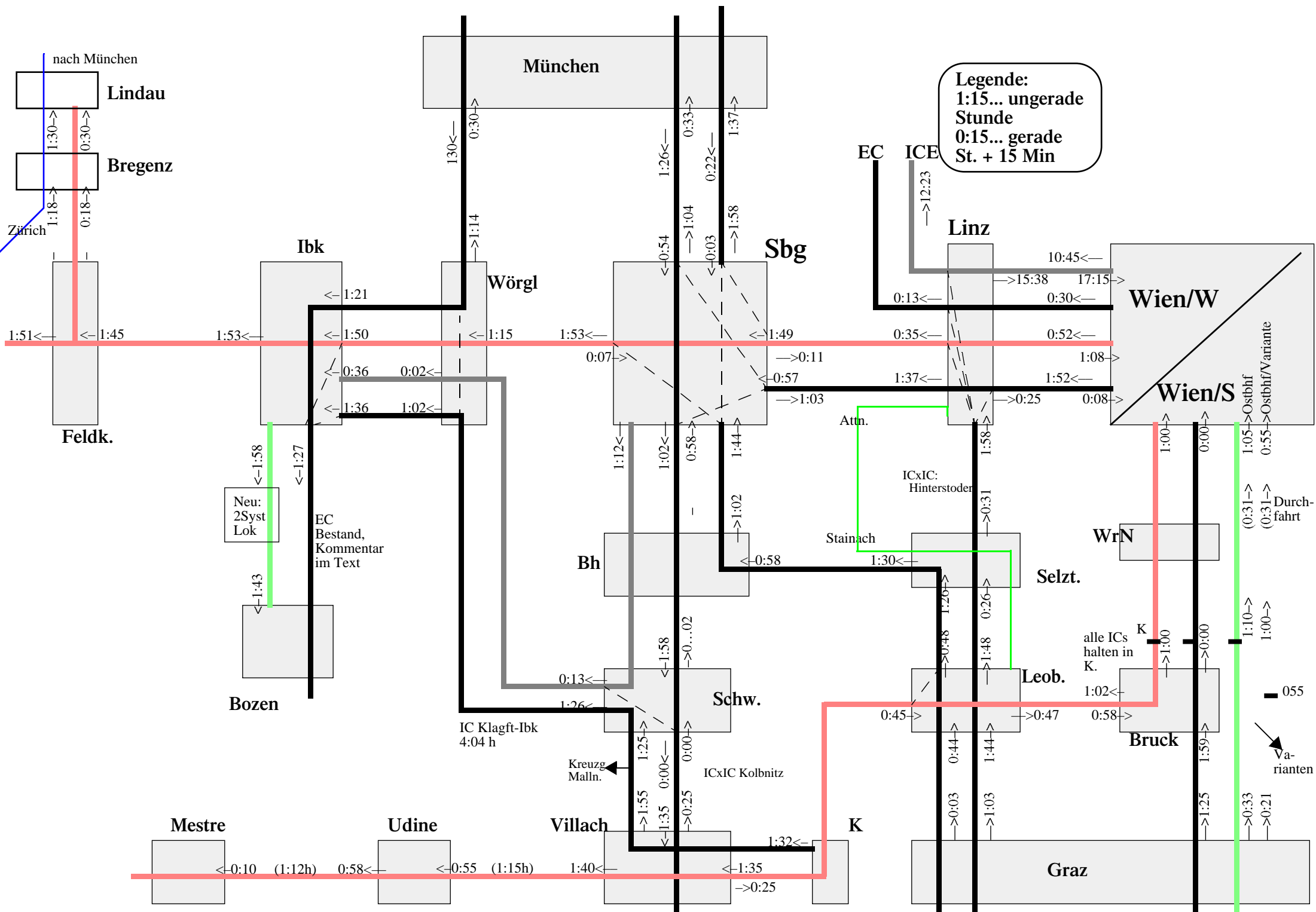
Das heißt: Der Energiebedarf beim Beschleunigen und bei Bergfahrt wird halbiert!

I

Umsteigen ohne Treppensteigen:

Beiliegend Vorschläge wie man in Salzburg

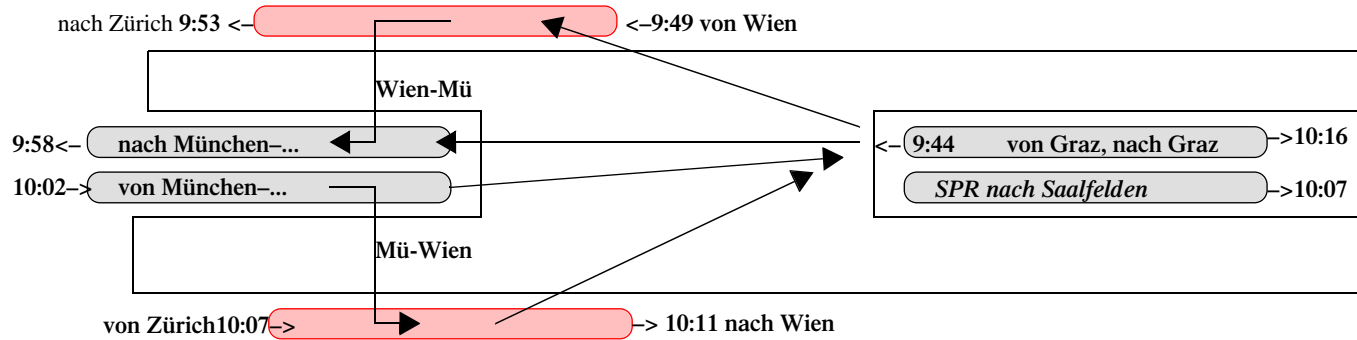
ohne Treppensteigen mehrere Umsteigerelationen organisieren kann. Ist das technisch so durchführbar? Varianten?



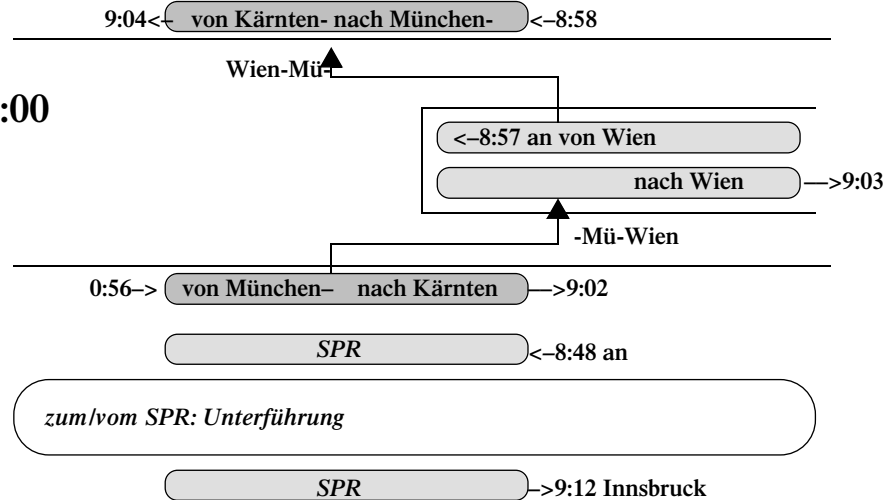
HBF Salzburg

Systemzeit 0:00: Umsteigen *ohne Treppensteigen*

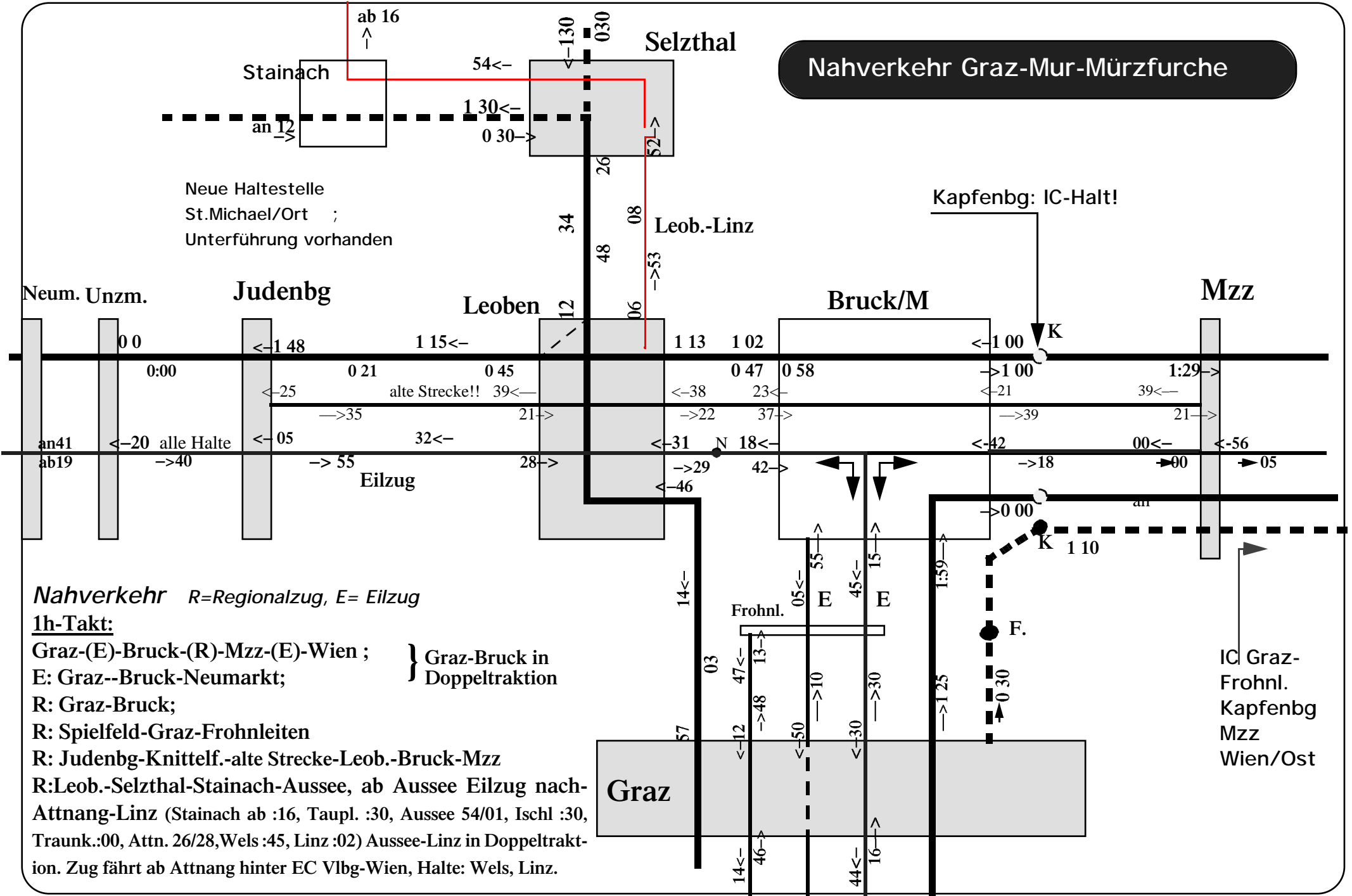
Variante: IC von/nach München auf Durchgangsgleisen einschieben



Systemzeit 1:00



Nahverkehr Graz-Mur-Mürzfurche



Nahverkehr R=Regionalzug, E= Eilzug

1h-Takt:

- Graz-(E)-Bruck-(R)-Mzz-(E)-Wien ;
- E: Graz--Bruck-Neumarkt;
- R: Graz-Bruck;
- R: Spielfeld-Graz-Frohnleiten
- R: Judenbg-Knittelf.-alte Strecke-Leob.-Bruck-Mzz
- R:Leob.-Selzthal-Stainach-Aussee, ab Aussee Eilzug nach-Attnang-Linz (Stainach ab :16, Taupl. :30, Aussee 54/01, Ischl :30, Traunk.:00, Attn. 26/28,Wels :45, Linz :02) Aussee-Linz in Doppeltraktion. Zug fährt ab Attnang hinter EC VlbG-Wien, Halte: Wels, Linz.

} Graz-Bruck in Doppeltraktion

IC Graz-Frohnl. Kapfenbg Mzz Wien/Ost