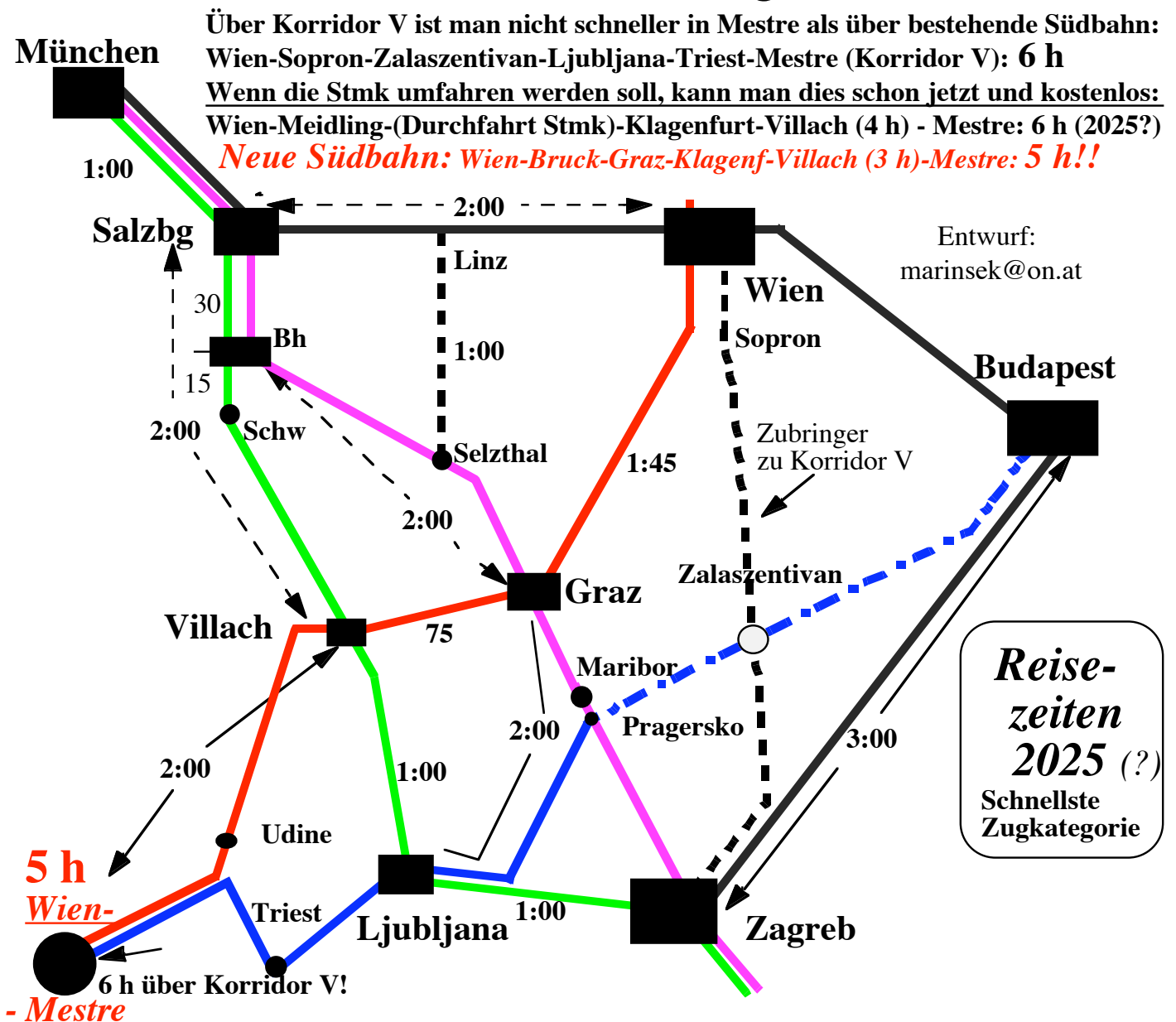


Neue Südbahn versus Wien-Venedig über Korridor V



Südbahn: Wien-Villach 3 h, Wien-Graz 1:45, **Wien-Mestre: 5 h Schnellste Route!**
 Wien-Graz-Maribor-Ljubljana.: ≤ 4 h; Wien-Graz-Zagreb: 3:30

Korridor V: Budapest-Ljubljana-Triest-Mestre-. Abschnitt Budap-Ljubljana = 500 km, ebenso 500 km = Budapest-Zagreb-Ljubljana.! Abschnitt Pragersko-Budapest von Korridor V ist für schnellen Personenverkehr nicht sinnvoll, da Route Budapest-Zagreb-Ljubljana mehr Potential hat.

Wien-Mestre über Korridor V: 6 h!. Wien-Ljubljana 4 h, Ljubljana-Mestre 2 h.

Alte Südbahn (Bestand): Wien-Meidling-Klagenf-Villach 4 h! Wien-Mestre 6 h (nach Neubau Palmanova-Mestre)

Optimale Lösung: Wien-Mestre über Neue Südbahn: 5 h!. (Ohne SBT 5:30)

Tauernbahn: München-Ljubljana 4 h, München-Zagreb 5:00 h, Mü-Villach-Mestre 5 h.

München-Graz-Zagreb: München-Graz 3:30, Mü-Graz-Maribor-Krapina-Zagreb 5:00

Westbahn: Wien-Sbg: 2 h, Wien-München 3 h

Pyhrnbahn: -- Graz-Linz -- : 2 h;

Direttissima Wien-Sopron-Zagreb 3 h?, Projekt fehlt!

Über Korridor V von Wien über Ungarn und Slowenien in 6 Stunden nach Venedig-Mestre? Das schafft man auch auf der Bestands-Südbahn, wenn man die Stmk. durchfährt: Wien-Klagenf.-Villach: 4 h, -Mestre 6 h.

Die Lösung:

in 5h mit der Neuen Südbahn Wien-Graz-Villach-nach Mestre

marinsek@aon.at Februar 2007

Wien-Mestre über Korridor V	Wien-Mestre mit Neuer Südbahn
Reisezeit: ca. 6 h PKW: 6 h 10, Reisezeit per Bahn zu lang	Reisezeit: 5 h , PKW: 6 h 10 (594 km) Südbahn schneller als PKW! Km-Geld: 214 € Reisezeit Flug: 3-3:30, 130-380 €
Reisezeit <u>Graz-Mestre</u> mindestens 4:15, kein Vorteil zum Pkw (4:15), Komfortverlust durch Umsteigen in Slowenien!	Reisezeit <u>Graz-Mestre</u> ca. 3: 15 Pkw: 4:15 Südbahn schlägt Pkw!
ECs Wien-Klagenfurt-Villach-Italien wird es nicht mehr geben. Es bleiben nur noch einige Verbindungen München-Villach-Italien.	ECs Wien-Graz-Villach-Italien. Hoffentlich im 2-h-Takt.
Länge: Wien-Sopron-Zalaszentivan-Ljubljana-Triest-Mestre ca. 700 km	Länge: Wien-Villach-Mestre ca. 600 km Neue Südbahn um \leq 100 km kürzer!
Ausbau: Komplet neu in Ungarn, Slowenien und Italien (Palmanova-Mestre wird von beiden Linien verwendet).	Ausbau: SBT, Linienverbesserungen Bruck-Graz, Koralmbahn. Teil-Trasse in Italien (Tarvis-Udine-Palmanova) fertig!
Fertigstellung: Nicht absehbar! Slowenien forciert Autobahnen, daher kein Geld für Bahn. Sopron-Zalaszentivan: Weder Plan noch Investor in Sicht!	Fertigstellung: Koralmbahn 2018, SBT? Möglich wäre Fertigstellung der Südbahn 2025. Tarvis-Udine seit 2004 fertig.
Kosten: Selbe Größenordnung wie Neue Südbahn! Die Baukosten bei Korridor V (+Zubringer von Wien) sind ähnlich, woher soll der wesentlich größere Nutzen stammen, da ja die Kapazität begrenzt ist?	Koralmbahn ca. 4 Mrd.; SBT? + Linienverbesserungen Graz-Bruck. Wer gegen die Südbahn ist, weil Verhältnis Kosten zu volkwirtschaftlichem Nutzen (nach ihrer/seiner Einschätzung) nicht „stimmt“, muss konsequenterweise auch gegen Korridor V votieren!!
Schaden: Ca.1 Mrd € Schadenersatzzahlung an Italien für Ausbau Tarvis-Udine! (Siehe unten!)	Nutzen: Vorleistung Tarvis-Udine von Italien = 2 Mrd. €, schon seit 2004 fertig!
Nutzen für Öffentlichen Verkehr in Ö: Keiner!	Nutzen für ÖV: Wien-Graz minus 0:30 h, Wien-Villach minus 1:30, Graz-Klagenfurt minus 1:45. Graz-DtLandsberg minus 0:25. Anschluß des Lavanttales an die Südbahn... IC Wien-Graz-Villach-Innsbruck im 2 h-Takt IC Wien-Villach-Sbg-Linz-(Wien) im 2h-Takt

Neue Südbahn oder Anschluss von (nur!) Wien an den Korridor V (Budapest-Triest-Venedig-) in Westungarn?

Korridor V führt von Budapest über Westungarn (bei Zalaszentivan) nach Laibach und weiter nach Triest und Venedig. Von Sopron bis etwa Zalaszentivan (Anschluss an Korridor V) müsste praktisch eine neue 2gleisige Strecke errichtet werden. Dafür bestehen weder Planungen noch Absichtserklärungen. Die Strecke Sopron-Sombathely gehört der Raab-Ödenburger Bahn.

Für Wiener wären die Reisezeiten nach Italien über den Korridor V bis zu einer Stunde länger als über die Neue Südbahn (Schätzung, s. u.). Wann der Korridor V fertig werden wird und welche Reisezeiten dann erzielbar sind, ist nicht absehbar. Neben der längeren Reisezeit wiegt noch schwerer, dass Reisende vom Großraum Graz nach Slowenien fahren und dort umsteigen müssten (Zeitverlust 1h).

Schätzung der Reisezeit von Wien nach Ljubljana über Korridor V: 480 km in 4 h. (davon Wien-Sopron: 0:45, 83 km),

→ [Reisezeit Wien-Ljubljana über Korridor V ca. 4 h](#) .

[Alternative Südbahn: Reisezeit Wien-Villach: 3 h](#)

Von Villach bis Udine sind es 123 km, noch weitere 15 km bis zum Anschlusspunkt des Korridors V Triest-Venedig etwa bei Palmanova, nördlich von Cervignano.

Von Ljubljana bis Palmanova sind es um die 135 km (wenn Triest angefahren wird, genaue Angaben waren nicht zu finden, Angabe Mestre-Laibach 220 km ist wohl ohne Spitzkehre nach Triest gemeint? Wer hat genaue Angaben für km und Reisezeiten?).

Annahme: Die Fahrzeiten Villach-Udine- Palmanova und Ljubljana- Trieste –Palmanova werden nicht wesentlich differieren. Da man aber mit der Südbahn eine Stunde früher in Villach ist als mit Korridor V von Wien in Ljubljana, ist man mit der Südbahn auch eine Stunde früher in Mestre! (Reisezeit Villach-Mestre 2 h,



Reisezeit Ljubljana-Mestre 2 h (Schätzung)

Korridor V fährt von Budapest nördlich des Plattensees und dann durch Slowenien bis Ljubljana (ca. 500 km) durch dünn besiedeltes Gebiet. Da die südlich des Plattensees liegende Linie nach Budapest-Dombovar-Zagreb und weiter nach Ljubljana (auch 500 km!) ohnehin ausgebaut wird, wird der internationale Verkehr Budapest-Italien sinnvollerweise nicht die Millionenagglomeration Zagreb umfahren! Für Wien-Ljubljana braucht man

Korridor V auch nicht, da man in der gleichen Zeit ($\leq 4h$) Ljubljana mit der Südbahn Wien-SBT-Graz-Maribor erreicht.

Korridor V ist im Abschnitt Budapest-Pragersko für den schnellen internationalen Personenverkehr eine Fehlplanung, für den Güterverkehr und für die nationalen Verkehre (Zalaegerszeg-Budapest; Murska Sobota-Ljubljana) aber durchaus nützlich.

Die kurvenreiche Strecke von Laibach bis Cilli des Korridors 5 verläuft in engen Flusstälern und muss daher großteils neu gebaut werden (viele Kunstbauten: Tunnels, Brücken) Die Karstbahn Laibach-Triest-Ronchi-Sud wird sehr teuer werden. Triest-Ronchi-Sud verläuft größtenteils im Tunnel, die Kosten werden alleine hier auf 1,9 Mrd € geschätzt.

Der Korridor V ist keinesfalls viel billiger als die Neue Südbahn!

Fazit: Korridor V ist verkehrstechnisch und verkehrspolitisch nicht die Lösung für den Verkehr Österreich-Italien. Die Fertigstellung des Korridors liegt außerdem in den Sternen! Im Bau- Zeitplan ist die Neue Südbahn schon viel fortgeschrittener, da die Strecke Udine-Tarvis schon für 160-200 km/h ausgebaut ist und die Koralmbahn 2018 fertig sein kann,

Wer die Neue Südbahn aus volkswirtschaftlichen Gründen ablehnt, müsste konsequenterweise auch den Ausbau des Korridors V aus ökonomischen Gründen ablehnen...

Die Alternative zur Südbahn kann dann nicht Korridor 5 sein, sondern mehr Straßen- und Luftverkehr...

Die Argumentation der Gegner der Neuen Südbahn beruht auf den angeblichen Kostenvorteilen der Korridor-5 Mitbenutzung durch den Personenverkehr Wien-Mestre.

Denn den Korridor 5 zahlen doch die Slowenen und Ungarn, wozu soll sich Österreich sich in überflüssige Unkosten stürzen? Dabei bleibt ungeklärt, wer die Kosten für den Ausbau der Trasse Sopron-Zalaszentivan trägt. Verdrängt wird, dass an Italien eine Entschädigung von ca. 1 Mrd. € fällig wäre (s.u.), wenn Österreich nicht den vereinbarten Rest der Südbahn Tarvis-Graz-Wien baut. Der volkswirtschaftliche Schaden für die Umfahrung der Steiermark und für die um ca. 1 Stunde längere Reisezeit nach Mestre wird nicht in Rechnung gestellt. Ebenso wenig wird der entgangene Nutzen in der Steiermark und in Kärnten in Rechnung gestellt, wenn die Neue Südbahn nicht gebaut wird. Nicht in Rechnung gestellt wird, was die viel spätere (wann?) Verkehrswirksamkeit von Korridor 5 an Schaden bedeutet...

Route über Korridor V umfährt die Steiermark und ist um 1 Stunde zu langsam. Wenn man schon plant, die Steiermark zu umfahren, dann kann man sie auch durchfahren, wenn die Reisezeit gleich ist! Dies ist der Fall:

Route über Korridor V (Umfahrung der Stmk.) kann man ausscheiden, da über Bestandsstrecke Wien-(Stmk.: Durchfahrt)-Villach-Mestre selbe Reisezeit erreichbar

Route V + Zugringer aus Wien ist in absehbarer Zeit nicht befahrbar und Reisezeit 6 h zu lang (Neue Südbahn: 5 h). Steiermark wird umfahren.

Route über Korridor V scheidet bei Varianten mit 6 h Reisezeit Wien-Mestre aus, weil Wien-Villach in 4 h auf der Bestandsstrecke zu machen ist, wenn die Stmk. durchfahren wird. Wenn in der Fortsetzung der Ast Palmanova-Mestre von Korridor V fertig ist, ist Wien-Mestre in 6 Stunden über die Bestandsstrecke machbar. Vorteil der Verbindungen auf Bestandsstrecke ist offensichtlich, da die Strecke schon verfügbar ist, während Korridor V und der Zubringer von Wien zu ihm erst in unabsehbarer Zukunft zur Verfügung stehen.

Beweis OEC 633, Wien ab 18:27-Meidling-Bruck-Leoben-Klagenfurt-Villach an 22:36, Reisezeit 4:09. Ohne Halte in der Steiermark Reisezeit 4:00.

Pontebana Tarvis-Udine fertig. Von Udine über Palmanova auf Teilstrecke von Korridor V in 2 h nach Mestre.

Route über Korridor V scheidet aus!

Entscheidung: Neue Südbahn oder nicht?

2 Mrd € für den schon erfolgten Ausbau Udine-Tarvis werden großteils entwertet, wenn Österreich die Neue Südbahn nicht baut...

Italien hat die Strecke Udine-Tarvis großzügig ausgebaut (streckenweise auf 200 km/h). Dieser Ausbau erfolgte, weil Österreich zusicherte, die Fortsetzung Tarvis-Wien so auszubauen, dass eine schnelle Bahnverbindung Wien-Italien über die Steiermark und Kärnten entsteht.

Ohne diese Fortsetzung hätte Italien Udine-Tarvis nie ausgebaut.

Österreicher ohne Handschlagqualität? Jeder anständige Österreicher müsste dafür plädieren, den Italienern den entstandenen Schaden zu ersetzen, falls Österreich die Neue Südbahn fallen lässt...es geht um mindestens 1 Mrd €. (Man kann argumentieren, dass ja von der Tauernachse München-Sbg-Villach ein Teil des Verkehrs über die Pontebbana nach Italien gehen wird..., daher sei der Schaden nicht 2 Mrd €)

1 Mrd € sind in der Neuen Südbahn besser angelegt...

Italien hat die Südbahn-Vorleistung Udine-Tarvis nicht vergessen: *Esprimendo soddisfazione per la valenza data dall'Europa al tunnel del Brennero e ribadendo la necessità di completare i collegamenti ferroviari lungo la tratta Tarvisio-Vienna e Tarvisio-Monaco (problema Tauri compreso)*

<http://www.informest.it/news/dettaglioNews.aspx?id=IN-3199-222222222N>

Der Bund muss seine der Stmk und Kärnten gegebenen Versprechen einhalten

Der Bund hat den Ländern Steiermark und Kärnten den Bau der Neuen Südbahn zugesichert. Sind diese Zusagen nichts mehr wert? Das Geld für den Ausbau der Bahn stammt auch von den südlichen Bundesländern, daher haben sie ein Recht auf Mitbestimmung über die Verwendung dieser Gelder in ihren Ländern.

Betriebswirtschaftlicher und volkswirtschaftlicher Nutzen der Neuen Südbahn

Jeder Gutachter hat andere Ergebnisse, denn die Bewertung des Nutzens ist objektiv nicht in Zahlen möglich (siehe unten). Ferner differieren die Experten bei den angesetzten Zukunftsszenarien, nämlich was unter welchen Bedingungen in Zukunft von den Bahnen über die Tarife eingenommen wird.

A

Volkswirtschaftlicher Nutzen

Wie bewertet man die jährlich –zigtausenden Toten und Schwerverletzten im EU-Straßenverkehr? Abgesehen vom menschlichen Leid muss für alle verkehrspolitischen Entscheidungen eine Summe festgelegt werden, z. B. 1 Mio € für den Todesfall und durchschnittliche Werte für die Schwerverletzten. Wenn Autofahrer vermehrt die sichere Bahn nehmen, weil sie auch attraktive Reisezeiten bietet, dann sollte man die vermiedenen Unfallfolgekosten als Nutzen des Bahnausbaus in Rechnung stellen.

Zum Recht auf Leben gehört die Möglichkeit eines sicheren Verkehrsmittels...

Wie bewertet man den Zeitvorteil durch kürzere Reisezeiten? Zur Rechtfertigung des Autobahnbaues wurden gewonnene Stunden mit Durchschnittsstundenlöhnen gerechnet. Bei der neuen Südbahn ist man von Wien um 1 h 30 schneller in Kärnten, um ca. 45 Min schneller in Graz. Graz wird in die Linie nach Italien eingebunden – mit großem Zeitgewinn. Im Pendlerverkehr von Deutschlandsberg nach Graz wird die Fahrzeit halbiert.

Die Bahn schneidet in puncto Ökologie bedeutend besser als die Bahn ab, dies muss auch als volkswirtschaftlicher Nutzen in Rechnung gestellt werden.

Jede volkswirtschaftliche Nutzenbestimmung geht von einem Zukunftsszenario aus. Ich plädiere für das Szenario „Kostenwahrheit“ im Straßen- und Luftverkehr, dann kann die Bahn kostendeckend betrieben werden...

B

Betriebswirtschaftliche Vorteile schneller Bahnen

Die Minderung der Kosten im Bahnbetrieb durch schnellere Verbindungen ist klar: Ausgangspunkt sei eine Reisezeit von 6 Stunden. Die Umlaufzeit der Garnituren ist dann $2 \times 6 \text{ h} + 2 \times 1 \text{ h}$ (Reinigen, Frischwasser usw in den Endstationen) = 14 Stunden. Für einen 2 h-Takt braucht man 7 Garnituren. Eine Verkürzung der Reisezeit um 2 h senkt die Umlaufzeit auf 10 h, gebraucht werden nur noch 5 Garnituren, Personalkosten sinken im gleichen Ausmaß. Für kürzere Reisezeiten kann man am Markt mehr verlangen, das zeigt doch der Flugverkehr...

Sinnvolle Neuordnung des IC-Verkehrs über die Neue Südbahn

Die Neue Südbahn bringt betriebliche Vorteile und Vorteile für Bahnfahrer im IC-Verkehr.

- a) Statt des ICs Graz-B.hofen-Ibk wäre ein 2 h-Takt IC Wien-Graz-Villach-Schw/St.Veit -Ibk vorteilhafter (Bündelung = umsteigefreie Verbindung Ktn-Tirol, Zeitvorteil). Tagesrandzug Graz-Vlbg dann auch über Kärnten.
- b) Ein 2-h Takt Wien-Villach-Sbg-Linz-Wien wird möglich. Sollte der „Kreisverkehr“ fahrplantechnisch nicht passen, könnte Linz Endbahnhof sein....

Gegenüberstellung Neue Westbahn vs. Neue Südbahn im Personenverkehr.

A: Inlandsverkehr – Größeres Verkehrspotential für Westbahn, Potential der Südbahn aber nicht um Größenordnungen kleiner! (Grobe Schätzung!)

Vergleich der Einwohnerzahlen längs Westbahn und Südbahn in T:

Westbahn: St.P 50, Amst 23, St.V/Steyr 40, Linz+Traun 214, Wels 60, AP 9 + 12 Vöcklabr , Salzbg 150.

Summe Westbahn bis Sbg: 558.000.

Neue Südbahn: WNst 40, Mzz 10, Bruck+Leoben+Kapfenbg 60, Graz 245, DtLandsbg 8, Wolfsbg 26, Klagenf 92, Villach 60. Summe bis Villach: ca 540.000 + Spittal/D 16 = 556.000

Zwischenergebnis: Für die Relationen Sbg→ Wien und Villach→ Wien sind die Einwohnerzahlen längs der Trassen längs der West- und Südbahn etwa von derselben Größenordnung. Genauere Zahlen durch Berücksichtigung der Zubringerstrecken werden daran nicht viel ändern. Zu berücksichtigen ist, dass das Verkehrspotential mit der zeitlichen Entfernung von Wien abnimmt. Graz mit 245.000 EW hat somit weniger Potential als Linz+Traun mit ca. 214.000 EW!

Westbahn + Arlbergbahn: An den derzeitigen IC-Stationen von Salzburg bis Bregenz kann man mit ca. 300.000 EW rechnen.

Im Inlandsverkehr gibt es somit auf der Westbahn ein höheres Verkehrspotential als auf der Neuen Südbahn. Allerdings liegen diese Potentiale nicht um Größenordnungen auseinander!

B: Auslandsverkehr

Neue Südbahn:

- a) EC Wien-Villach-Mestre-Venezia oder Bologna.
- b) EC Wien Graz—Ljubljana –(Triest).
- c) EC Wien-Graz-Maribor-Pragersko-Zagreb

Neue Westbahn:

- a) 2 h-Takt --Wien-Passau-Nürnberg--
- b) 2 h Takt des Donaukorridors Budapest -Wien-Sbg-München—

Vergleichend kann man sagen, dass die Westbahn ein großes Plus im Personenverkehr durch die Relation Budapest-Wien-München hat. Dafür ist die Westbahn auch größtenteils 4-gleisig. Jede Degradierung der Neuen Südbahn als „ohne Verkehrspotential“ ist nicht gerechtfertigt.

Wenn die Bahn im internationalen Personenverkehr eine Zukunft haben soll, dann darf die Maschenweite des Netzes nicht zu groß sein! In diesem Netz haben die einzelnen Knotenverbindungen verschieden große Erträge zu erwarten. Über das Netz wird ein Ausgleich geschaffen. (Wie beim A-Straßen-Netz.) Es gibt kein dichtes internationales Bahnnetz, wenn die Linie Berlin-Hamburg das Maß für die Ausbaumöglichkeit ist...

Kurve des Modal Split Zug / Flugzeug

(8 Zugverbindungen, Entfernungen zwischen 300 und 600 km)

