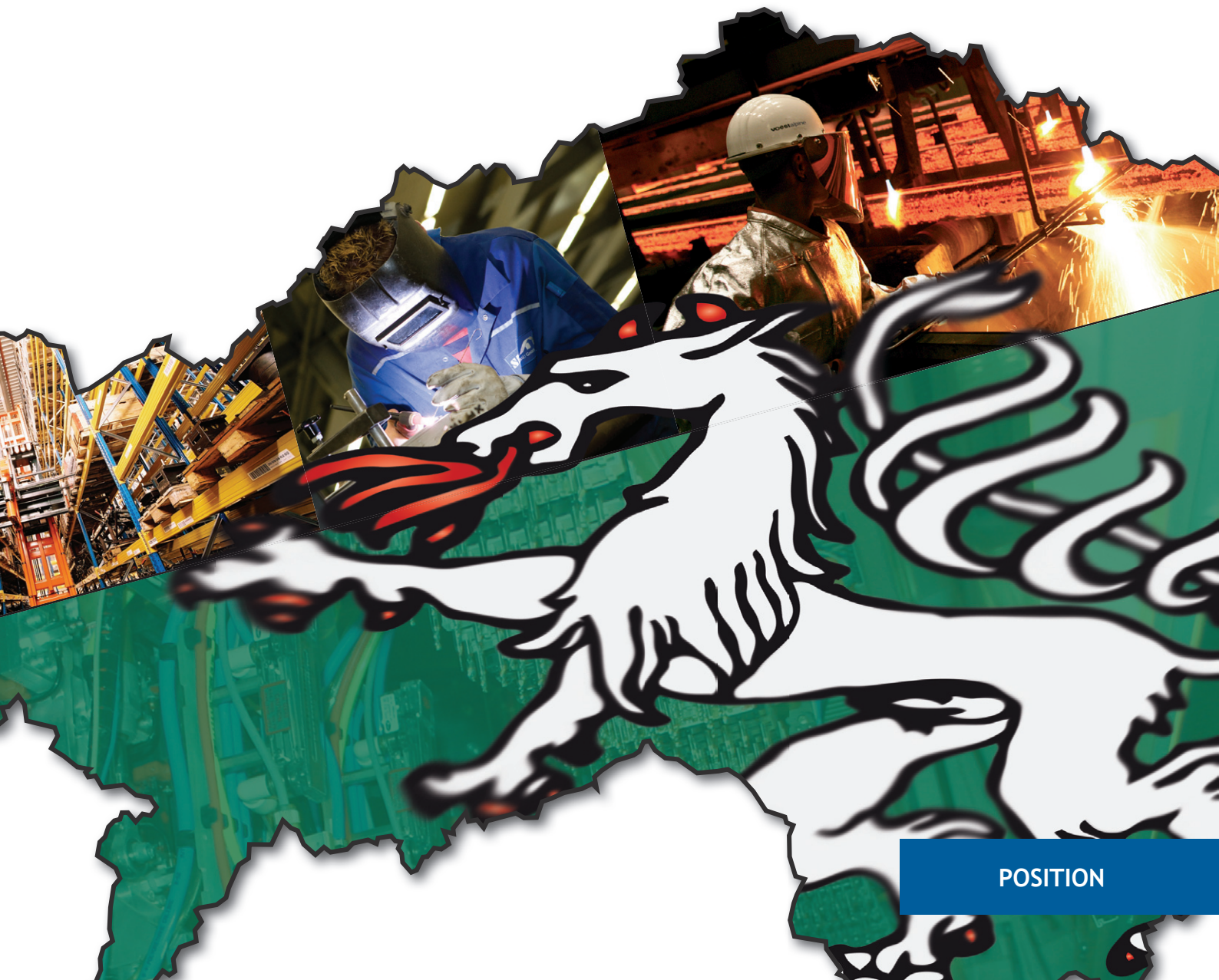


Standpunkte der Wirtschaftskammer

Nr. 02/2014

Die Modernisierung der Murtalbahn Anschluss an die Baltisch-Adriatische-Achse

Mag. Michael Gassner
Mag. Robert Steinegger



Vorwort



Die Erreichbarkeit und die Reichweite von Standorten sind in einer zunehmend globalisierten Welt ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, wenn es um die Zukunft von Regionen geht. Damit das gewerbliche und touristische Potenzial, das die Region Murtal zu bieten hat, optimal ausgeschöpft werden kann, bedarf es einer zeitgerechten infrastrukturellen Basis. Neben einer Verbesserung des Zustands der Landesstraßen, dem Ausbau der S 36 oder dem Thema Breitband ist vor allem auch die Schienenanbindung, nicht nur historisch bedingt, ein wesentlicher Treiber für Wachstum und Wohlstand. Aus diesem Grund wollen wir die Zukunft der Murtalbahn in Form dieses Positionspapieres zur Diskussion zu stellen.

Wenn es um infrastrukturelle Maßnahmen geht, können nur langfristig ausgelegte bzw. im wahrsten Sinne des Wortes nachhaltige Lösungen in Frage kommen. Deshalb fordern wir auf der Strecke von Unzmarkt bis zum Kreischberg eine Umspurung der Murtalbahn auf eine normale Spurweite, welche folgende positive Effekte mit sich bringen würde:

- Direkte Durchfahrtsmöglichkeit nach Bruck a.d. Mur ohne Umsteigen in Unzmarkt
 - Kompensationseffekt zum erwartenden Bedeutungsverlust der Region aufgrund der Koralmbahn
- Anschluss an die Baltisch-Adriatische-Achse
- Eröffnung neuer Wachstumsperspektiven für die vom demografischen und strukturellen Wandel benachteiligte Region
 - Verbesserte Erreichbarkeit und Reichweite der Region
 - Attraktivierung des Murtals als Wirtschaftsstandort
- entscheidende Mobilitätsverbesserungen für die Bevölkerung
- wesentliche Verkürzung der Reisezeiten (z.B.: Murau - Judenburg 30 Minuten)
- Aufwertung der Tourismusregion Kreischberg/Murau

Norbert Steinwider
Regionalstellenobmann

Mag. Michael Gassner
Regionalstellenleiter

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| 1. Einleitung | 3 |
| 2. Istzustand Murtalbahn - einige Fakten | 6 |
| 3. Herausforderungen bei Ist-Situation | 6 |
| 4. Lösung | 7 |
| 4.1 Strecke Unzmarkt nach Murau bis Kreischberg | 7 |
| 4.2 Strecke Murau/Kreischberg bis Tamsweg | 8 |
| 5. Kosten und Empfehlung..... | 8 |
| 6. Verwendete Literatur/Quellenverzeichnis | 9 |
| 7. ANHANG: Umfrage Murtalbahn - Hauptergebnisse | 10 |

„Wenn Du ein Schiff bauen willst, dann trommle nicht Männer zusammen um Holz zu beschaffen, Aufgaben zu vergeben und die Arbeit einzuteilen, sondern lehre die Männer die Sehnsucht nach dem weiten, endlosen Meer.“

Antoine de Saint-Exupery



Quelle: Microsoft

1. Einleitung

Die Politik muss sich aktuell die Frage stellen, wie mit **demografisch** und **strukturell** besonders benachteiligten Regionen wie der westlichen Obersteiermark und speziell dem Bezirk Murau im Hinblick auf exogene Impulse umgegangen wird: Das Murtal zählt zu den am stärksten schrumpfenden Regionen von ganz Österreich, wie demografische Kennzahlen und Prognosen verdeutlichen; gleichzeitig hatte die Region in den letzten Jahren das niedrigste Wirtschaftswachstum aller steirischen Regionen:

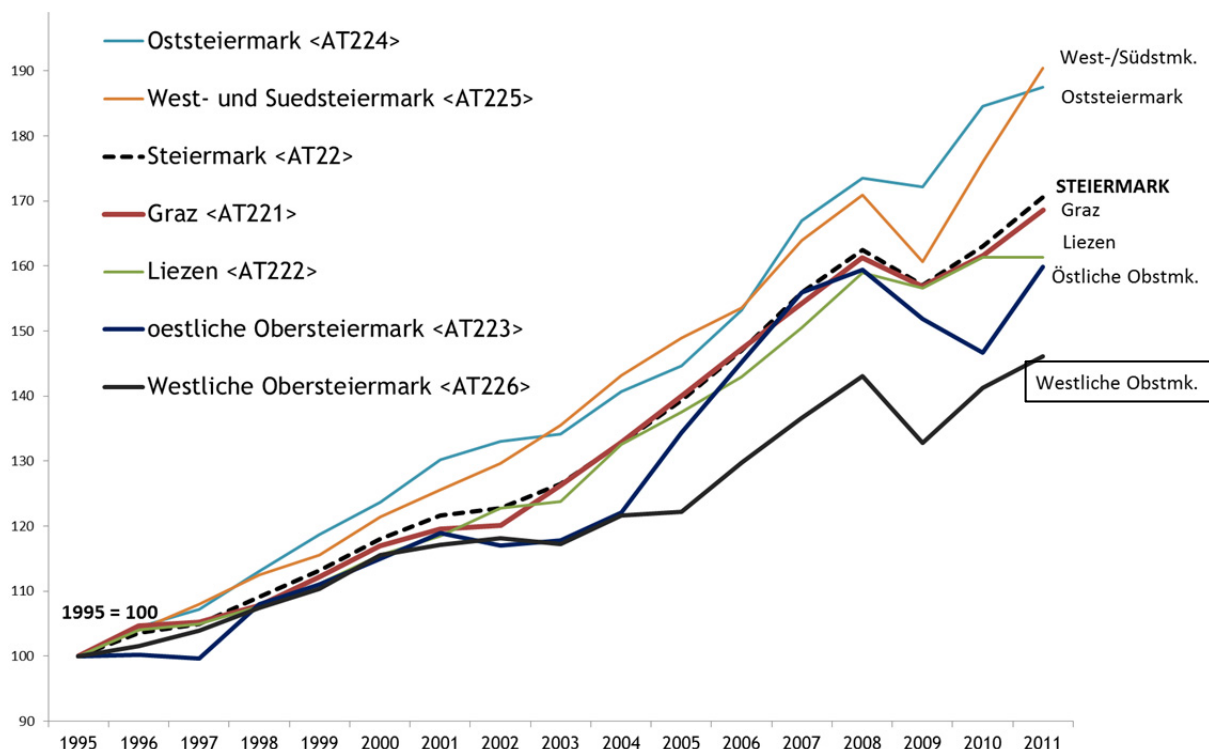


Abb. 1: Nominelles Wirtschaftswachstum der steirischen NUTS 3 - Regionen gemessen am Bruttoregionalprodukt, indexiert: 1995 = 100,
 Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellung

Tab. 1: Bevölkerungsveränderung nach NUTS 3 - Regionen in der Steiermark - Prognose bis 2035

| | Relative Bevölkerungsveränderung 2013 bis 2035 (prognostiziert) |
|--------------------------|---|
| Graz | 13,3% |
| West- und Südsteiermark | 4,4% |
| Oststeiermark | 2,1% |
| Liezen | -2,0% |
| Östliche Obersteiermark | -6,6% |
| Westliche Obersteiermark | -7,5% |

Quelle Statistik Austria, WIBIS; eigene Berechnung

Zu Recht wird die westliche Obersteiermark daher in offiziellen Statistiken als strukturschwach bezeichnet. Ohne die Aufrechterhaltung und Förderung einer zeitgerechten infrastrukturellen Basis und kontinuierlichen Verbesserung der Erreichbarkeit und Reichweite dieser Region (von schnellen Datenverbindungen bis zur Verkehrsinfrastruktur) werden sich die natürlich wirkenden Kräfte, gekennzeichnet durch Strukturwandel und demografische Abwanderung, erwartungsgemäß beschleunigen und erzielbare Agglomerationseffekte zunehmend unwahrscheinlicher werden.



Abb. 2: S-Bahn-Liniennetz Steiermark - projiziert auf Stmk.-Landkarte

Quelle: Dr. Wolfgang Domian, Stadtamtsdirektion Leoben

Gerade was die Anbindung der gesamten Obersteiermark an den Öffentlichen Personennahverkehr betrifft, ist eine massive Benachteiligung gegenüber anderen Teilen der Steiermark gegeben. Auch im Hinblick auf die Erreichbarkeit der sozialen Infrastruktur (Schulen, Bildungseinrichtungen, Spitäler - vgl. Spitalsverband Kf/Jdbg. und Stolzalpe) ist diese Ungleichbehandlung mit anderen Regionen nicht nachvollziehbar.

Beispielhaft sind die Ergebnisse einer Befragung von 400 Unternehmen in der westlichen Obersteiermark zur Zukunft der Murtalbahn, einer 1894 in Betrieb genommenen, einspurigen Regionalbahn bzw. Schmalspurbahn der Steiermärkischen Landesbahnen (StLB), die von Unzmarkt über Murau bis Tamsweg führt, dargestellt (vollständige Umfrage im Anhang). Derzeit befördern alte, vollständig abgeschriebene Dieselmotoren jährlich rund 600.000 Passagiere. Die Attraktivität könnte insbe-

sondere durch eine bessere Verknüpfung mit den Seitentälern und eine Direktverbindung von Murau nach Bruck an der Mur gesteigert werden:

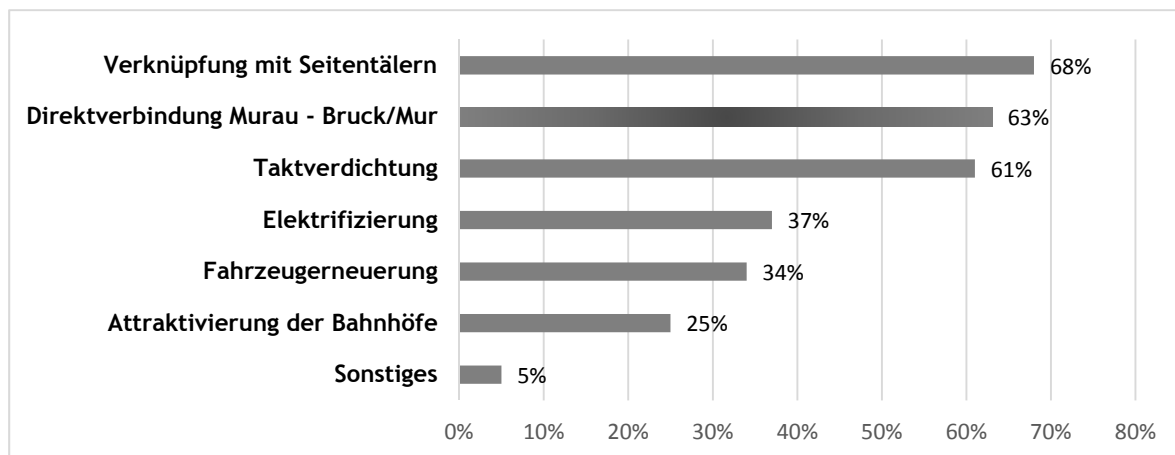


Abb. 3: Was würde die Attraktivität der Murtalbahn in Zukunft steigern?

Quelle: Verkehr Plus, WKO Steiermark (2014)

Zur Modernisierung der Bahn, die derzeit vor allem für touristische Zwecke und von Schülern genutzt wird, stehen mehrere Alternativen im Raum: Die Konzepte reichen von einer einfachen Taktverdichtung und Elektrifizierung bis hin zu einer *Spurverbreiterung* mit Durchfahrmöglichkeit bis Bruck an der Mur, womit ein **Anschluss an die Hauptverkehrsachse des baltisch-adriatischen Korridors** gegeben wäre. Speziell als Kompensationsmaßnahme zum erwarteten Bedeutungsverlust der regionalen Bahninfrastrukturanbindung in Folge des Ausbaus der Koralmbahn ist letztere Option aus regionalpolitischer Sicht langfristig erstrebenswert.



Abb. 4: Murtalbahn, Quelle: StlB

Kleinere, kurzfristiger ausgerichtete Lösungen könnten zwar für eine eingegrenzte intraregionale Attraktivierung und Verbesserung der Mobilität ausreichen, als ernst zu nehmende, infrastrukturelle Maßnahmen, um die Erreichbarkeit und Reichweite der Region nachhaltig zu verbessern sind diese jedoch wenig geeignet.

2. Istzustand Murtalbahn - einige Fakten

Schmalspurbahn (760 mm Spurw.), Gesamtstrecke Unzmarkt - Murau - Tamsweg

Strecke: Unzmarkt - Murau ca. 27 km / Murau - Tamsweg ca. 38 km Dieselbetrieb

- 5 Dieseltriebwagen (Baujahre 1980/1982/1999) / 3 Steuerwagen
- 2 Diesellokomotiven
- 27 Schmalspur-Reisezugwagen / 141 Schmalspur-Güterwagen
- 2 Dampflokomotiven
- 195 Eisenbahnkreuzungen (davon 5 EKs technisch gesichert)
 - Unzmarkt - Murau 72, Murau - Tamsweg 123
- 3 Tunnels (Murau, Kendlbruck, Ramingstein)
- 4 große Murbrücken

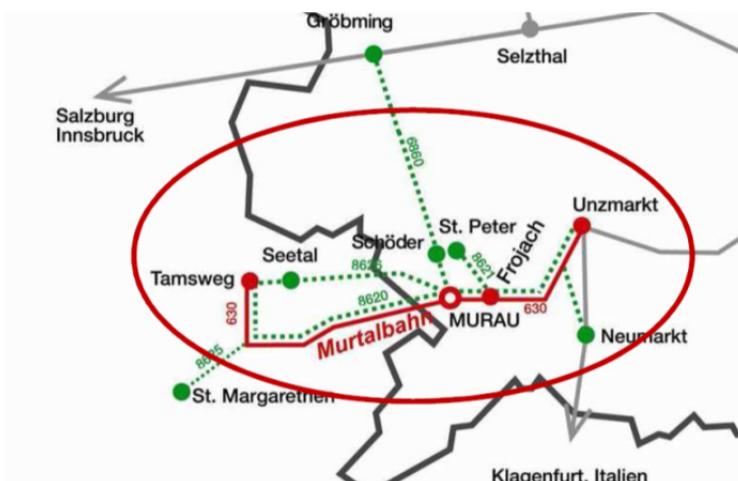


Abb. 5: Murtalbahn derzeitiger Verlauf

Quelle: StLB

3. Herausforderungen bei Ist-Situation

- Geringe Konkurrenzfähigkeit zum motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Bedeutungsverlust durch Koralmbahn ab 2024
- Umsteigezwang in Unzmarkt bei Fahrten zu den benachbarten Bezirkszentren (Judenburg, Zeltweg, Knittelfeld) und zu den Industriestandorten Leoben, Bruck/Mur
- Umladezwang für schienengebundene Gütertransporte in Unzmarkt
- Fahrzeugerneuerung dringend notwendig
- (vorläufige) Abstandnahme vom Vollausbau der S 36 Murtal Schnellstraße und S 37 Klagenfurter Schnellstraße

4. Lösung

4.1 Strecke Unzmarkt nach Murau bis Kreischberg

- Umspurung auf Normalspurbahn
- neue Normalspurfahrzeuge
- Elektrifizierung

Vorteile:

- Durchfahrtsmöglichkeit nach Bruck a.d. Mur - Kompensationseffekt Koralmbahn
- Anschluss an die Baltisch-Adriatische Achse
- Eröffnung neuer Wachstumsperspektiven für die vom demografischen und strukturellen Wandel benachteiligte Region
 - Verbesserte Erreichbarkeit und Reichweite der Region, Attraktivierung des Murtals als Wirtschaftsstandort!
- entscheidende Mobilitätsverbesserungen für die Bevölkerung
- wesentliche Verkürzung der Reisezeiten (z.B.: Murau - Judenburg 30 Minuten)
- Aufwertung der Tourismusregion Kreischberg/Murau

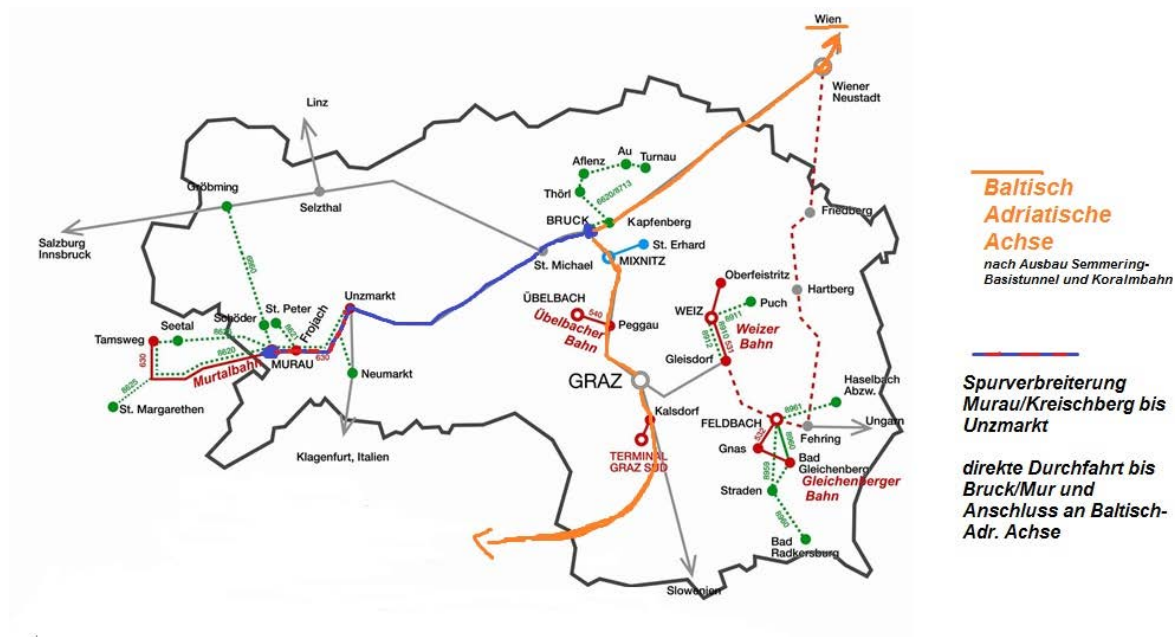


Abb. 6: Spurverbreiterung auf Normalspur und Anschluss an B.A. - Achse

Quelle: StLB, Bearbeitung: IWS

4.2 Strecke Murau/Kreischberg bis Tamsweg

- Schmalspur und Dieselbetrieb wie bisher

Weitere Vorteile einer Normalspurbahn bis zum Kreischberg

- Einsatz moderner, umweltfreundlicher Normalspur-Elektro-Triebwagen wird möglich (E-Mobility)
- deutliche Fahrgastzuwächse aufgrund Reisezeitgewinne werden erwartet
- Kein Umsteigen in Unzmarkt erforderlich („Murtalexpress“ Murau/Kreischberg - Bruck/Mur)
- Teilstrecke Murau/Kreischberg - Tamsweg wird mit vorhandenen Dieseltriebwagen bedient
- Einsatz von Normalspur-Schienenfahrzeugen (Loks, Güterwagen, usw.) wird möglich
- Zusätzliches Potenzial im Güterverkehr (Anschluss von Betrieben bis Murau ohne Umladung der Güter)
- Reduzierung des Schmalspur-Fahrzeugparks
- Geringerer Energieverbrauch gegenüber Dieseltraktion

5. Kosten und Empfehlung

Gemessen am Gesamtbudget der Koralmbahn (rund 6 Mrd. €) belaufen sich die Kosten des hier dargestellten Ausbaus auf **nur 1,2 Prozent** (ca. 70 Mio. €)¹. Das Land Steiermark sollte sich deshalb für einen Ausbau der Strecke von Unzmarkt nach Murau bis zum Kreischberg (Normalspur) einsetzen, um die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit der Region maßgeblich zu erhöhen.

¹ Nur Infrastrukturkosten ohne Fahrbetriebsmittel und einem Ausbau bis Murau.

6. Verwendete Literatur/Quellenverzeichnis

Hanika, A. (2010): „Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2010-2030 mit Ausblick bis 2050 (ÖROK-Prognosen), Teil 1: Endbericht zur Bevölkerungsprognose.

Steiermärkische Landesbahnen (2013), Entlang der Murtalbahnhof: Mur-Ursprung - Tamsweg - Murau - Unzmarkt, Verkehrsverbund Freizeitbroschüre 630.

Wirtschaftskammer Steiermark (2014), Die Zukunft der Murtalbahnhof, Umfrage in Zusammenarbeit mit Verkehr Plus Prognose, Planung und Strategieberatung GmbH.

Weber, Alfred (1922 [1909]): Über den Standort der Industrien. Erster Teil: Reine Theorie des Standorts. 2. Aufl., Tübingen.

Online Quellen:

Statistik Austria, regionale Gesamtrechnung

WIBIS - Steiermark - Wirtschaftspolitisches Berichts- und Informationssystem:
<http://www.wibis-steiermark.at/>

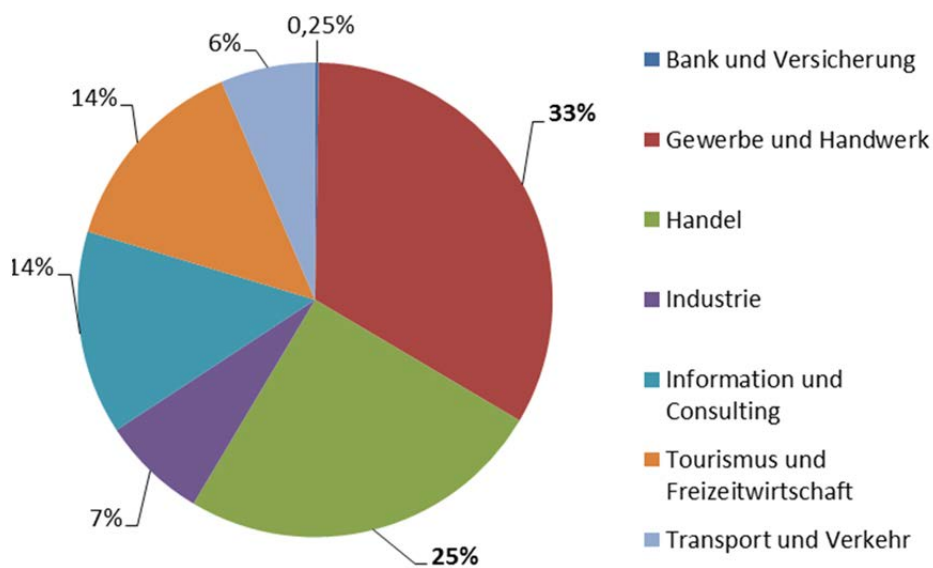
7. ANHANG: Umfrage Murtalbahn - Hauptergebnisse



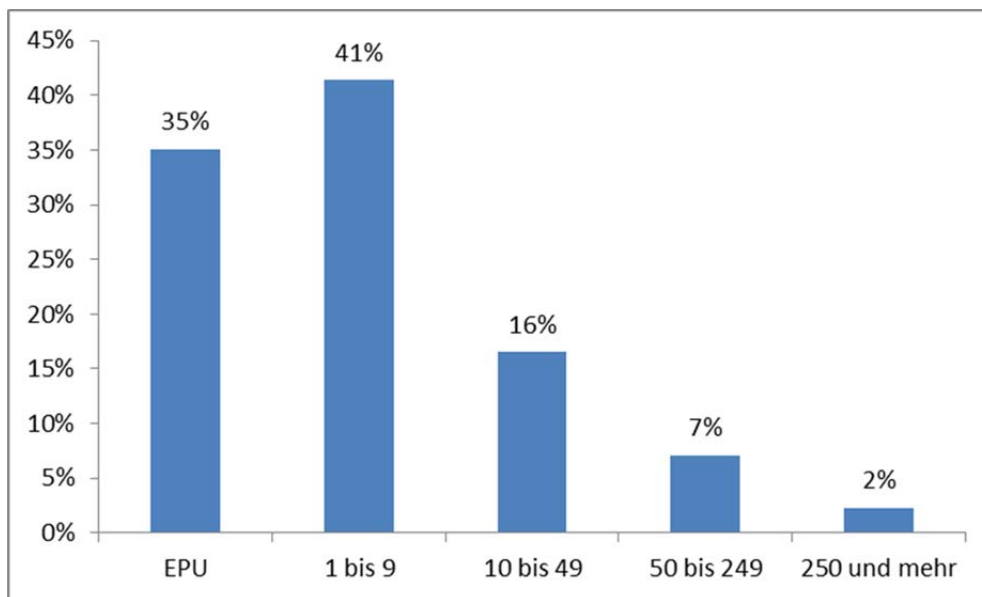
Rücklaufquoten:

| | Teilnehmer | Befragte | Rücklaufquote |
|----------------|-------------------|-----------------|----------------------|
| AGB | 276 | 1.508 | 18% |
| EPU | 136 | 1.177 | 12% |
| Schulen | 22 | 90 | 24% |
| GESAMT | 434 | 2.775 | 16% |

Verteilung der Teilnehmer nach Sparten



Verteilung der Teilnehmer nach Anzahl an Mitarbeitern



1. Sind sie schon mit der Murtalbahn gefahren?

| | AGB | EPU | Schulen | Gesamt |
|-------------|------------|------------|-----------|------------|
| Ja | 194 | 101 | 17 | 312 |
| Nein | 70 | 31 | 5 | 106 |
| | 264 | 132 | 22 | 418 |

| | AGB | EPU | Schulen | Gesamt |
|-------------|--------|--------|---------|--------|
| Ja | 73,5% | 76,5% | 77,3% | 74,6% |
| Nein | 26,5% | 23,5% | 22,7% | 25,4% |
| | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |

2. Bedeutung der Murtalbahn für die Institution/das Unternehmen ?



1 = sehr wichtig, 6 = unwichtig

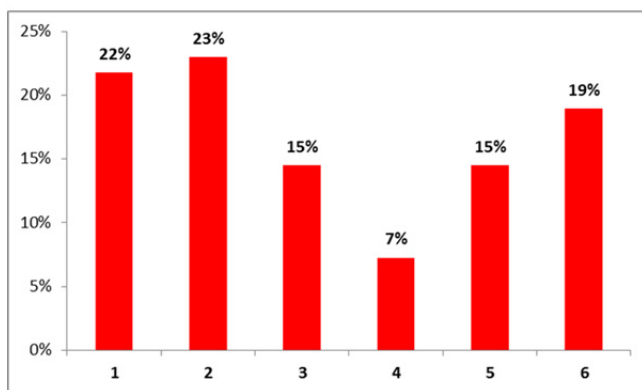
3. Bedeutung der Murtalbahnen für die Region ?



1 = sehr wichtig, 6 = unwichtig

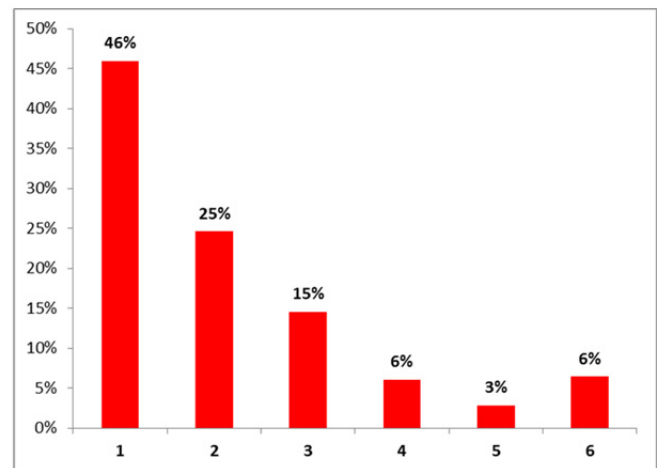
3. Sicht der Arbeitgeberbetriebe - Bedeutung der Murtalbahnen für ?

Für den Betrieb



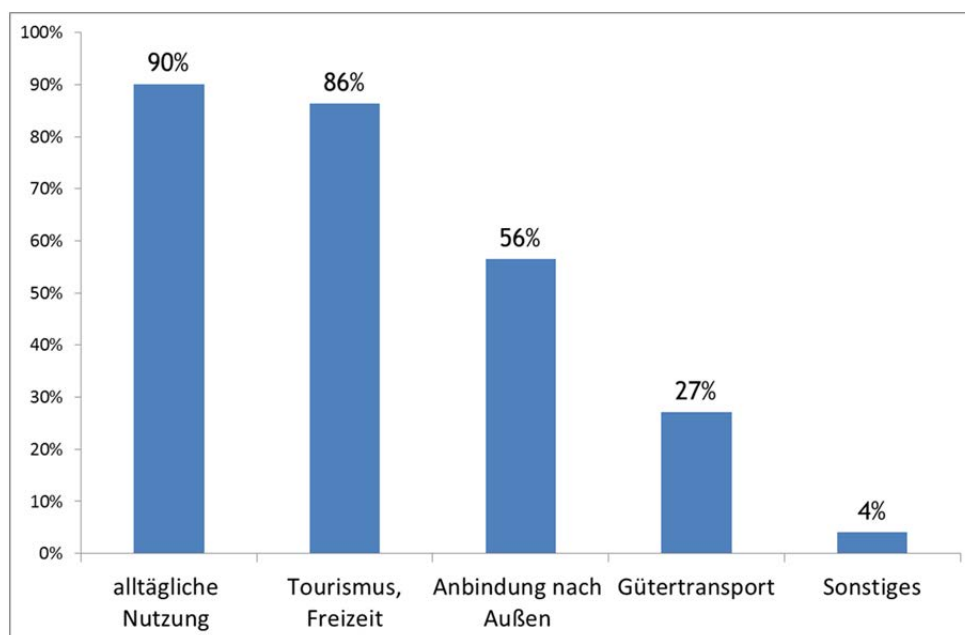
1 = sehr wichtig, 6 = unwichtig

Für die Region



1 = sehr wichtig, 6 = unwichtig

4. Worin liegt heute die größte Bedeutung der Murtalbahnen?



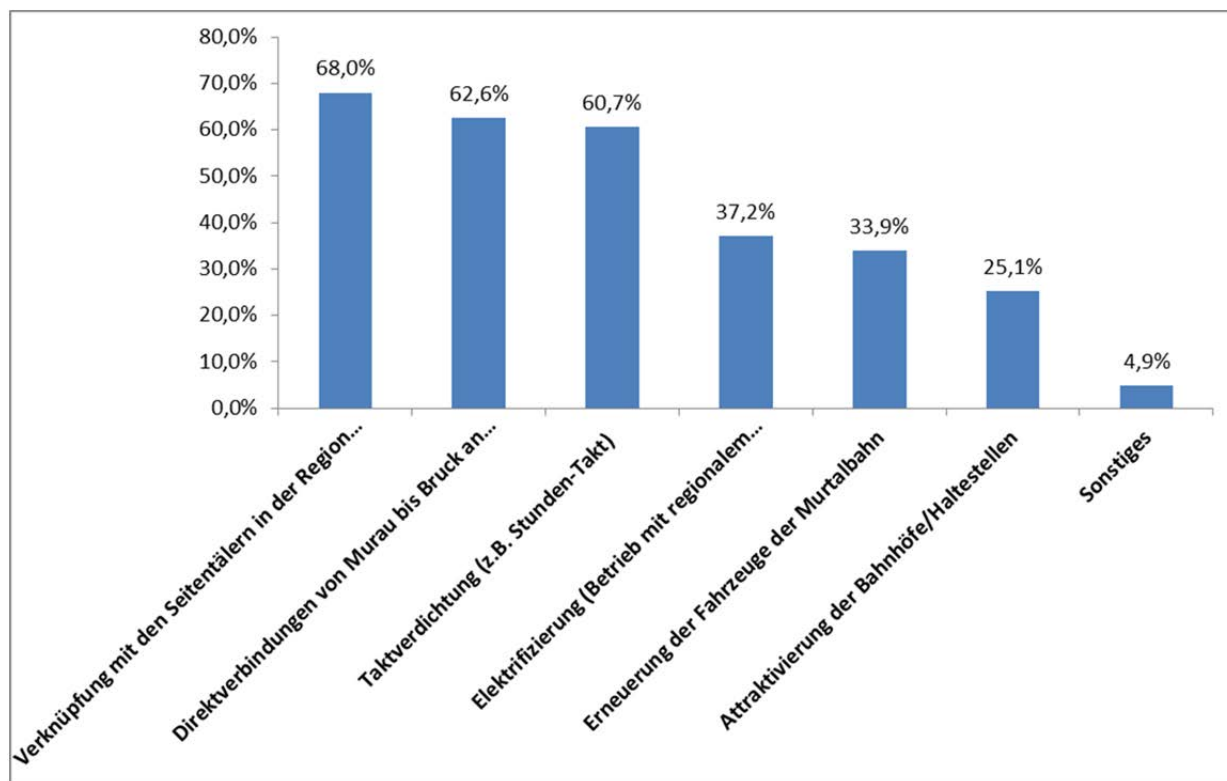
Größte Bedeutung heute für..?

| | AGB | EPU | Schulen |
|--|-----|-----|---------|
| alltägliche Nutzung (SchülerInnen, PendlerInnen etc.) | 89% | 92% | 95% |
| Anbindung nach Außen (z.B. an die Zentralräume Aichfeld, Leoben, Bruck-Kapfenberg oder Graz) | 58% | 52% | 65% |
| Tourismus, Freizeit (Radfahren, Schifahren, Wandern etc.) | 87% | 83% | 100% |
| Gütertransport (z.B. Holz aus der Region) | 24% | 31% | 40% |
| Sonstiges | 4% | 2% | 10% |

Sonstige Antworten:

- Bummelzug fahren wir jedes Jahr - Schüler fahren mit dem Zug viel besser als mit dem Bus
- Man darf auch nicht vergessen: **Die Murtalbahnen schaffen Arbeitsplätze** in einer benachteiligten Region und stiften Identität. Das Murtal wäre nicht mehr das Murtal, gäbe es die Murtalbahnen nicht ...
- Eine Attraktion die ins Auge sticht bei groß und klein
- **Flexibilität** (mit was fahre ich mit Bus mit Murtalbahnen oder mit Auto)
- **weil mit keinem anderen Verkehrsmittel soviel Schüler, Schifahrer und Radfahrer transportiert werden können**
- **Erhaltung der Arbeitsplätze**
- **Verbindung von Skibergen**
- für Radtouren sehr empfehlenswert
- Ich sehe absolut keine Bedeutung in für die Murtalbahnen

5. Was würde die Attraktivität der Murtalbahn steigern ?



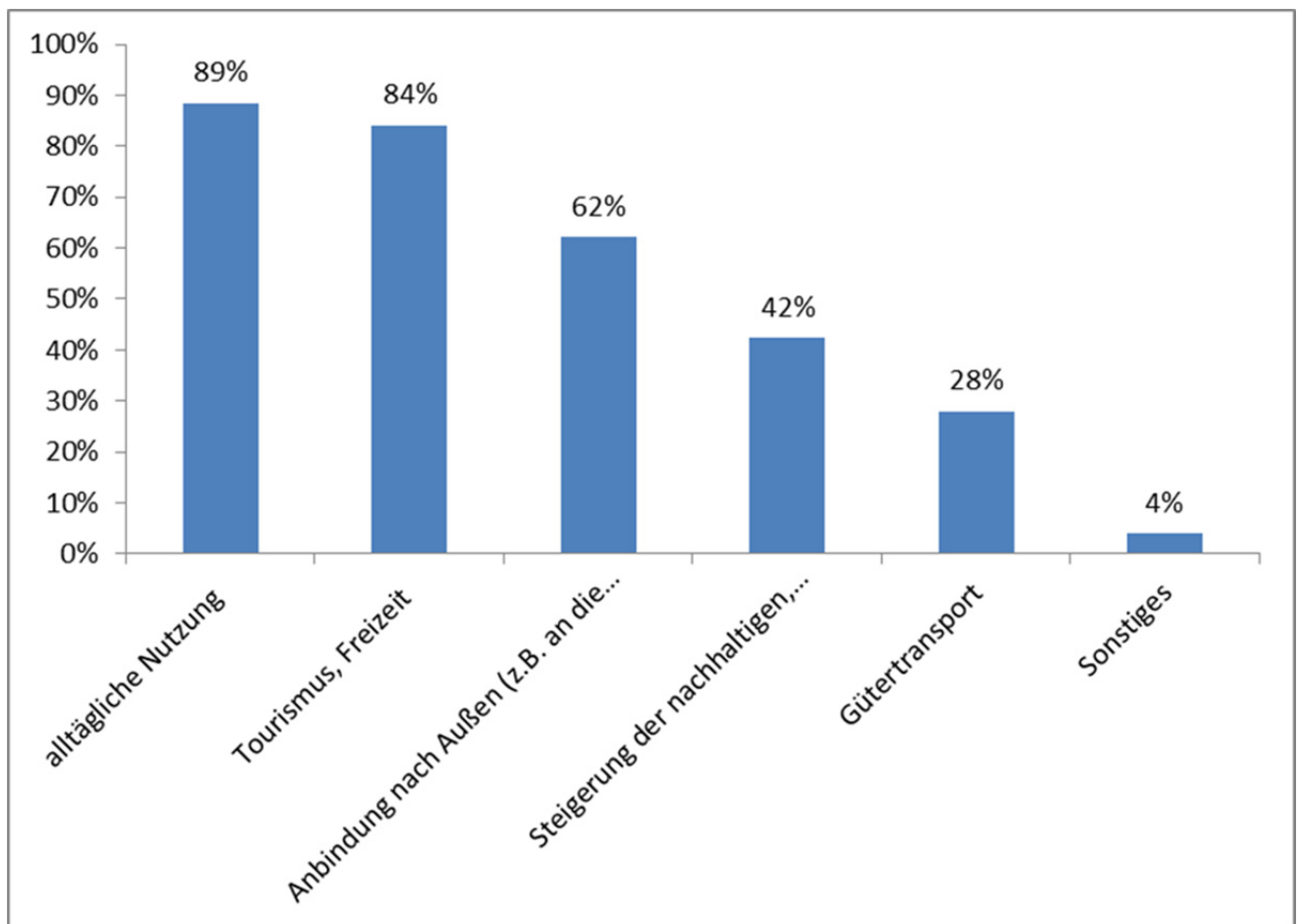
Attraktivitätssteigerung durch:

| | AGB | EPU | Schulen |
|--|------------|------------|----------------|
| Verknüpfung mit den Seitentälern in der Region (bessere Umstieg- und Anschlussmöglichkeiten) | 65% | 73% | 79% |
| Direktverbindungen von Murau bis Bruck an der Mur | 64% | 59% | 68% |
| Taktverdichtung (z.B. Stunden-Takt) | 59% | 62% | 79% |
| Elektrifizierung (Betrieb mit regionalem Ökostrom) | 38% | 35% | 37% |
| Erneuerung der Fahrzeuge der Murtalbahn | 34% | 34% | 32% |
| Attraktivierung der Bahnhöfe/Haltestellen | 25% | 26% | 21% |
| Sonstiges | 5% | 5% | 0% |

Attraktivitätssteigerung Sonstiges:

- Verbindung bis Unzmarkt finde ich ok, es sollten aber die Regionalzüge von Kärnten auch bis Unzmarkt gehen um das Umsteigen in die Murtalbahn und eine bessere Anbindung zu gewährleisten.
- Die Verbindung während der Schulzeit, von Judenburg nach St. Georgen/Murau
- Elektrifizierung halte ich für zu teuer. Besser wäre Dieseltriebwagen, mit wirklich modernen, leisen Motoren inkl. Energierückgewinnung bei Bremsvorgängen (zB Speicherung der Bewegungsenergie in Schwungmassen, die wiederum beim Beschleunigen die Energie abgeben kann (Porsche war mit so einem System der Gewinner des 24h Rennen am Nürburgring). Beim Abbremsen von 60km/h zu 0 würden somit 2777,8 KJ rückgewonnen werden. ($E=1/2*m*v^2$), wenn ich 20t für das Fahrzeuggewicht annehme.
- Die Umrüstung auf Ökostrom ist die tollste Idee seit langem, dies passt perfekt in das Ökokonzept des Bezirkes !!!
- Das die Züge so fahren wie die Öffnungszeiten sind. d.h. wenn wir um 8 Uhr aufsperrn das sie ca. um halb8 in Unzmarkt ankommt
- Durchfahrt nach Mauterndorf
- Die Frage ist ob sich Murtalbahn und Buslinien nicht die wenigen Fahrgäste gegenseitig wegnehmen
- Gruppenfahrten mit speziellem Motto z.B.: Besuch der Murauer Brauerei oder Kombination mit Skilift - Karten....
- Der Zugführer / Begleitpersonal sollte mehr beim Verladen von Rädern, Kinderwägen behilflich sein, anstatt dies nur zu beobachten, wie die Fahrgäste mit den immer wieder sich schließenden automatischen Türen "kämpfen" ! In den Sommerferien hat das schon recht gut funktioniert.
- Der Murauer Bahnhof sollte "wetterfester" werden, z.B Windschutz, mehr Vordach auf den Bahnsteigen bzgl. Regen Schnee
- Wi-Fi am Zug
- Preissenkung
- Es sollte für die Murtalbahn kein weiteres Geld verschwendet werden. Der Betrieb der Murtalbahn sollte sofort eingestellt werden und in verstärkten Busverkehr investiert werden die Murtalbahn sollte pünktlicher werden! Oft fahren die Züge nicht ab, weil die Zugführer noch rauchen/tratschen, obwohl die AbfZeit schon erreicht ist - dies empfinden die Fahrgäste als Provokation.
- Sollte durch die "Straße" ersetzt werden.
- wird nicht leistbar sein!

6. Zukünftiger Nutzen der Murtalbahn ?



Sonstiges (Auswahl):

- Jugendliche am Abend mobiler zu machen - damit sie nicht ins Auto steigen müssen
- Weg von der Straße, mehr Mobilität/ Bahn hat Zukunft, wie noch nie
- durch eine Modernisierung steigt auch die Attraktivität, verbunden mit moderaten Preisen und vor allem mit Pünktlichkeit kann man Fahrgäste gewinnen.
- Die Zusammenarbeit zwischen Zug- und Busfahrern sollte verbessert werden. Funktioniert zur Zeit überhaupt nicht! Bei Verspätungen sollte der Zugführer den wartenden Busfahrer anrufen, und ihm mitteilen ob im Zug Fahrgäste für die wartende Buslinie sind. Es wartet der Bus und aus dem Zug steigt dann niemand aus - und der wartende Fahrgast an den nächsten Haltestellen geht weg, weil er meint er hätte den Bus versäumt weil dieser nicht kommt (er wartet ja oftmals umsonst auf den verspäteten Zug). Auch so verliert man viele potentielle Fahrgäste für die Buslinien !!
- Kulinarik-Züge mit Panoramawagons wie Glacierespress usw.

7. Verwendung öffentlicher Mittel zur Attraktivierung der Bahn ?

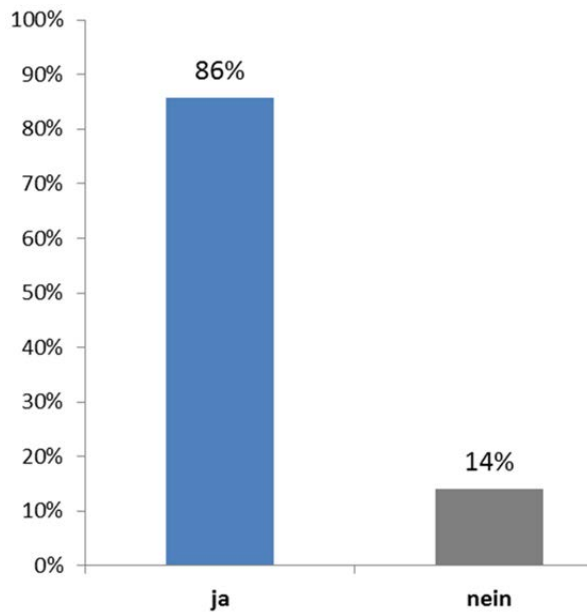


Abb. 7: Murtalbahn,
Quelle StIB



Ein Produkt des IWS.
Institut für Wirtschafts- und Standortentwicklung
der Wirtschaftskammer Steiermark
Körblergasse 111-113, 8021 Graz
Telefon +43 (0) 316/601-796 DW
e-mail: iws@wkstmk.at
<http://wko.at/stmk/iws>

26. Mai 2014