

Anfrage

der Abgeordneten Ruperta Lichtenegger, Freundinnen und Freunde an den

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend **Gewährleistung einer leistungsfähigen, direkten und höher getakteten Zugverbindung auf der Strecke Linz – Graz**

BEGRÜNDUNG

Für die zukunftsorientierte Entwicklung von Regionen und Wirtschaftsräumen sind sehr gut funktionierende Bahnverbindungen eine zentrale und wichtige Infrastruktur.

Bei Linz handelt es sich um die drittgrößte, bei Graz um die zweitgrößte Stadt Österreichs, mit sehr dynamischen Entwicklungen und zukunftsorientierten Potentialen.

Festzuhalten ist, dass die öffentliche Verkehrsverbindung zwischen diesen beiden Großstädten in Hinblick auf

- **Frequenz und Taktung**
- **Streckenausbau und in Folge Geschwindigkeit und Reisedauer sowie**
- **Komfort an Board**

absolut unbefriedigend ist.

So gibt es je Richtung lediglich zwei direkte Zugverbindungen täglich.

Aber nicht nur die Frequenz der direkten Zugverbindungen ist mangelhaft, auch die Zeiten der Verbindungen sind äußerst ungünstig: Die beiden täglichen direkten Zugverbindungen von Linz nach Graz starten planmäßig um 9:14 bzw. 17:14. Hier ist anzumerken, dass ein Zug, der nach 3 Stunden Reisezeit erst um 12:14 in Graz ankommt, für viele Reisende (insbesondere Geschäftsreisende) ungeeignet ist.

Von Graz aus gehen täglich um 7:45 bzw. 15:45 Direktzugverbindungen nach Linz – während die eine Verbindung ebenfalls erst am späten Vormittag in Linz ankommt, ist die letzte Zugverbindung mit Abfahrt in Graz um 15:45 äußerst früh angesetzt.

Viele Reisende sind daher in der absurden Situation, den Umweg über Wien nehmen zu müssen. Dies bedeutet nicht nur eine Reisezeit von über 4 Stunden mit Umstiegsnotwendigkeit und höheren Kosten, sondern auch einen Umweg von über 170 Kilometern.

Eine höhere Taktung der direkten Züge, verbunden insbesondere mit echten Tagesrandzeitverbindungen ist also daher dringend geboten.

Die direkten Züge benötigen für die rund 220km lange Strecke zwischen Linz und Graz rund 3 Stunden, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von rund 73 km/h entspricht. Es liegt auf der Hand, dass dies bei weitem nicht dem europäischen Standard entspricht.

Umso mehr verwundert es, dass im ÖBB Rahmenplan 2017 – 2022 keine substantiellen Investitionen in die veraltete Infrastruktur vorgesehen sind: Demnach sind von den € 15,2 Mrd. welche bis 2022 in die Modernisierung des Schienennetzes fließen sollen lediglich rund € 55 Mio. für die gesamte Verbindung Linz – Graz geplant. Dies entspricht rund 0,36 Prozent und somit einem Bruchteil der Gesamtinvestitionen.

Auch die Ausstattung der Züge (meist sehr veraltete und stark abgenutzte Garnituren) und die Verfügbarkeit von WLAN sind mangelhaft.

Zentrale Zugverbindungen derart auszudünnen wie dies auf der Strecke Linz – Graz in den letzten Jahren geschehen ist, ist hoch problematisch und verantwortungslos. Dies gilt umso mehr, als gleichzeitig die parallele Straßenverbindung (A9) mit enormem Aufwand zu einer Hochleistungsstrecke ausgebaut wurde und wird – worin sich zeigt, wie groß das Potential auf dieser Strecke bei entsprechender Attraktivierung ebendieser eigentlich ist.

Eine leistungsfähige Infrastruktur für energieeffiziente, in der Klimaschutzperspektive zukunftstaugliche Infrastruktur ist das Rückgrat eines modernen Staates, und insbesondere auch für den Wirtschafts- und Industriestandort Österreich - dessen industrielle Kernländer Oberösterreich und die Steiermark sind - von herausragender Bedeutung.

Die unterfertigenden Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE

- 1) Ist in den kommenden Jahren geplant, eine höhere Frequenz der direkten Zugverbindungen zwischen Linz und Graz einzuführen?
- 2) Falls ja: ab wann soll diese eingeführt werden?
- 3) Falls ja: wie viele direkte Zugverbindungen soll es täglich zwischen den beiden Städten geben?

- 4) Gibt es Schritte dahingehend, echte Tagesrandzeitverbindungen zwischen Linz und Graz in beiden Richtungen zu schaffen?
- 5) Weshalb sind im ÖBB Rahmenplan 2017 – 2022 mit Ausnahme des partiellen zweigleisigen Ausbaus zwischen Linz und Selzthal keinerlei Mittel zur dringend nötigen Modernisierung der Bahnverbindung Linz – Graz vorgesehen?
- 6) Ist eine umfassende Modernisierung der Bahnstrecke Linz – Graz hin zu einer Hochleistungsstrecke seitens BMVIT und ÖBB geplant?
- 7) Falls ja: ab wann soll diese beginnen?
- 8) Falls ja: wann soll diese Modernisierung abgeschlossen sein?
- 9) Falls ja: welche Kosten sind dafür geplant?
- 10) Falls ja: wie lange soll die Fahrtzeit nach dem geplanten Vollausbau in etwa betragen?
- 11) Welche Schritte wurden bisher unternommen, um eine Aufnahme der Pyhrn-Schober-Achse in das TEN-T Netz zu erreichen und somit Förderungen von der EU für Ausbauschritte zu erhalten, und welche Schritte sind gegebenenfalls in Zukunft in diese Richtung geplant?
- 12) Wann sind die im Rahmen des „Zielnetz 2025+“ vorgesehenen Abflachungen der Steigungen der Pyhrnbahn, insbesondere jene durch den Bosrucktunnel, avisiert, welche wiederum Voraussetzung für die Nominierung als TEN-T Korridor sind?
- 13) Ist geplant auf der Strecke Linz – Graz veraltete Garnituren durch moderne zu ersetzen, und falls ja, ab wann und in welchem Ausmaß?
- 14) Für welchen Zeitpunkt ist die durchgängig störungsfreie Bereitstellung von leistungsstarkem WLAN auf dieser Strecke vorgesehen?



The image shows several handwritten signatures and initials in black ink. At the top center, there is a signature that appears to read 'B. Danner'. To its left, there is a small 'Z!' and a signature that looks like 'Roser'. Below these, there is a large, stylized signature that appears to read 'Peter H. Lechner'.

