

---

**3789/A(E) XXVII. GP**

---

**Eingebracht am 13.12.2023**

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

## **Entschließungsantrag**

der **Abgeordneten Max Lercher**,

Genossinnen und Genossen

betreffend **„Murtalbahn erhalten!“**

In Österreich hat sich die Versorgungssituation mit sozialer, wirtschaftlicher, digitaler und verkehrstechnischer Infrastruktur im ländlichen Raum in den letzten Jahren stark verschlechtert. Eine attraktive (Verkehrs-) Infrastruktur mit dementsprechenden Verbindungen ist für viele Menschen aber ein wichtiger Lebensqualitätsfaktor. Egal ob für Schüler:innen, Lehrlinge, Angestellte oder Arbeiter:innen, die vorhandenen Bahnverbindungen sind ein essenzieller Bestandteil in der Mobilitätsfrage.

In einigen Regionen Österreichs existieren zusätzlich noch die sogenannten „Schmalspurbahnen“. Sie sind nicht nur das öffentliche Verkehrsmittel vor Ort - besonderen Wiedererkennungswert hat oftmals der historische Dampfzug, der das Bild einer längst vergangenen Eisenbahnepoche in Österreich zeichnet - sondern haben auch erheblichen Einfluss auf den Tourismus in der Region. Viele dieser Bahnen müssen dringend saniert werden. Dabei ist klar - eine Modernisierung der Schmalspurbahnen kostet, egal in welchem Rahmen sie durchgeführt wird, dutzende Millionen Euro. Die Modernisierung dieser historischen Bahnen würde EU- weit als österreichisches Vorzeigeprojekt gelten und kann nur mit einer Finanzierung des Bundes funktionieren.

Um den Zugverkehr in Österreich zu erhalten, ist im derzeitigen Regierungsprogramm „Aus Verantwortung für Österreich“ eine Nahverkehrsmilliarde verankert. Diese darf nicht nur für die Ballungsräume verwendet werden, sondern muss auch für die ländlichen Gebiete gedacht sein. So könnten aus dieser Nahverkehrsmilliarde auch finanzielle Mittel für die Modernisierung der Schmalspurbahnen durch den Bund freigemacht werden. Damit wäre eine wichtige Impulssetzung für die Regionen möglich.

Gerade die Steiermark könnte hiervon besonders profitieren. Denn schon vor 2 Jahren berichtete die „Kleine Zeitung“ über Hoffnungen und Frust auf den Nebenbahnen in der Steiermark. Besonders die Lage der Murtalbahn wird hervorgehoben, da ihr Bestand aufgrund mangelnder Finanzierung immer wieder gefährdet ist. Ebenso wird die Gleichenberger Bahn explizit genannt.

Mit politischem Willen, basierend auf Umweltzielen können auch alte Strecken zu klimaschonenden und umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten ausgebaut werden. Als steiermärkisches Musterbeispiel soll die Elektrifizierung des Streckennetzes der Graz- Köflacher Bahn (GKB) gesehen werden. Zwischen 2025 und 2033 werden mit rund 234 Mio. EURO

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

Investitionssumme alle Strecken der GKB elektrifiziert und die entsprechenden Leistungsbestellungen finanziert. Ein Stundentakt an Wochenenden ist ebenso geplant wie eine Verdoppelung der Fahrgäste, zusätzlich werden täglich 7.000 Fahrgäste erwartet. Dieses Entwicklungspotenzial gilt es, im gesamten steiermärkischen Schienennetz aufzuzeigen und aufzugreifen.

Die Reaktivierung und Elektrifizierung von Bestandsstrecken in Kombination mit umfangreichen bewusstseinsbildenden Maßnahmen bieten die Möglichkeit, Fahrgastpotenziale sowohl im Alltags- als auch Freizeitverkehr effizient und vor allem kurz- bis mittelfristig abzuholen. Hinsichtlich des Ausbaus von Infrastrukturen gilt es Prioritäten zu setzen, um allen Bewohner:innen des Gebietes ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu ermöglichen.

Aus diesem Grund stellen die Unterzeichneten Abgeordneten nachstehenden

### **Entschließungsantrag**

*Der Nationalrat wolle beschließen:*

*„Die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wird aufgefordert, die Murtalbahn und die Gleichenberger Bahn durch eine maßgebliche Mitfinanzierung vonseiten des Bundes zu modernisieren. Dazu soll eine Änderung des Privatbahngesetzes 2004 für Infrastrukturmaßnahmen beschlossen werden, damit in Zukunft ein Finanzierungsbeitrag des Bundes an Infrastrukturinvestitions- und erhaltungsmaßnahmen mit einem Finanzierungsbeitrag bis zur maximalen Höhe von 100% der finanzierbaren Gesamtkosten möglich wird.“*