

12876/AB**= Bundesministerium vom 08.02.2023 zu 13258/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2022-0.898.511

. Februar 2023

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Lercher, Genossinnen und Genossen haben am 14. Dezember 2022 unter der **Nr. 13258/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „Ausdünnung der Zugverbindungen in der westlichen Obersteiermark nach Eröffnung der Koralmbahn?“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Mit welchem Fertigstellungsdatum des Koralmtunnels und des Semmering-Basistunnels rechnet Ihr Ministerium und für wann ist die finale Inbetriebnahme geplant?*
- *Mit welchen Baukosten rechnet Ihr Ministerium (Stand Dezember 2022) für den Koralmtunnel inkl. der neuen Koralmbahn?*
- *Mit welchen Baukosten wird (Stand Dezember 2022) für den Semmering-Basistunnel gerechnet?*

Die aktuellen Baukosten und Inbetriebnahmedaten der Projekte aus dem ÖBB-Rahmenplan wurden dem Nationalrat im Zuge des Berichts zum ÖBB-Rahmenplan 2023-2028 übermittelt. Darin enthalten sind auch die Inbetriebnahmedaten und Baukosten für die Koralmbahn und den Semmering-Basistunnel.

Siehe dazu III-794 d.B. (XXVII. GP) - ÖBB-Rahmenplan 2023-2028 | Parlament Österreich bzw. Beilage 2 https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/III/III_00794/imfname_1479738.pdf

Zu Frage 4:

- *Welche mittel- und langfristigen Auswirkungen wird die Inbetriebnahme der Koralmbahn und die Semmeringbahn auf den ÖBB Standort Knittelfeld (Lehrwerkstätte und TS-Werk) haben?*

Der Standort in Knittelfeld ist durch abgeschlossene und weitere in Planung befindliche Projekte langfristig gesichert. So wurde zum Beispiel im Jahr 2020 eine neue Lehrwerkstatt auf einer Fläche von insgesamt 5.600 m² errichtet.

Zu den Fragen 5, 6, 8, 9 und 19:

- Welche Auswirkungen wird die Inbetriebnahme der Koralmbahn auf die Zugverbindungen in der gesamten westlichen Obersteiermark (Bezirke Leoben, Murtal, Murau, Liezen) sowie den Raum Friesach haben?
- Welche Auswirkungen wird die Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels auf die Zugverbindungen in der westlichen Obersteiermark (Bezirke Leoben, Murtal, Murau, Liezen) sowie den Raum Friesach haben?
- Werden Schnellzugverbindungen (Railjets, Nightjets etc.) mit Eröffnung der Koralmbahn in der westlichen Obersteiermark (Bezirke Leoben, Murtal, Murau) gestrichen bzw. kommt es zu Verschlechterungen bei Zugverbindungen?
 - a. Wenn ja, welche Zugverbindungen werden gestrichen?
 - b. Wenn ja, wird es nach Eröffnung der Koralmbahn weiterhin Direktverbindungen nach Wien geben?
 - c. Wenn ja, warum werden diese Verbindungen gestrichen?
 - d. Wenn ja, wird es adäquaten Ersatz für diese gestrichenen Verbindungen geben?
- Ist eine Finanzierung für Schnellzugdirektverbindungen von der westlichen Obersteiermark (Bezirke Murau, Murtal, Leoben) zum Hauptbahnhof Graz durch das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie möglich? a. Wenn ja, wie könnten die nächsten Schritte aussehen? b. Wenn nein, warum ist das Ministerium nicht bereit, durch eine Finanzierungszusage auf dieser Strecke direkte Schnellzugverbindungen einzusetzen?
- Gibt es mittel- bis langfristige Pläne, um eine attraktive Zuganbindung in der westlichen Obersteiermark (Bezirke Leoben, Murtal, Murau) auch nach Eröffnung der Koralmbahn sicherzustellen?
 - a. Wenn ja, wie sehen diese Pläne aus?
 - b. Wenn nein, warum gibt es diese Pläne nicht?

Mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn im Dezember 2025 wird es zu umfangreichen Änderungen in den Fahrplänen in der gesamten Steiermark kommen. Der hochrangig beschleunigte Fernverkehr von Wien nach Kärnten wird künftig über die Koralmbahn geführt. Aber auch auf der Strecke von Bruck an der Mur über den Neumarkter Sattel nach Klagenfurt wird es zu Verbesserungen kommen: Künftig wird ein Interregio-Fernverkehr zwischen Bruck an der Mur und Klagenfurt im Stundentakt eingerichtet. Alle zwei Stunden sollen die Züge zudem nach Graz durchgebunden werden und in Bruck an der Mur bestehen gute Anschlüsse Richtung Wien.

Ab der Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels kommt es zu einer weiteren Verkürzung der Fahrzeiten Richtung Wien.

Nähere Details zu den geplanten Linienführungen und Fahrplänen sind in der Vorinformation zum Verkehrsdienstevertrag Fernverkehr unter <https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:04a29e2d-a8af-4c40-bdb7-c6ceb942f291/at0.pdf> auf Seite 38 ersichtlich.

Zu Frage 7:

- Wer ist für die Planung der Schnellzugverbindung verantwortlich und nach welchen Kriterien werden Schnellzugverbindungen vergeben?

Die Planung des gemeinwirtschaftlich bestellten Fernverkehrs liegt in der Kompetenz des Bundes. Die Planungen werden - unter Berücksichtigung der infrastrukturellen Möglichkeiten am Netz der ÖBB-Infrastruktur AG - von der SCHIG mbH im Auftrag des BMK durchgeführt.

Zu Frage 10:

- Welche Auswirkungen wird die Inbetriebnahme der Koralmbahn bzw. Semmeringbahn auf die Bahninfrastruktur sowie auf das beschäftigte Personal in der Obersteiermark (Bezirke Leoben, Murtal, Murau, Liezen} sowie den Raum Friesach haben?

Es werden umfangreiche Maßnahmen zur Attraktivierung der bestehenden Infrastruktur gesetzt. Ebenso werden im Mur- und Mürztal viele Bahnhöfe neu errichtet bzw. modernisiert. In der gesamten Obersteiermark gehen die baulichen Maßnahmen mit einer geplanten Verkehrsverdichtung einher, was eine Gesamtattraktivierung des öffentlichen Verkehrs bedeutet.

Im Steiermarkpaket 2017 sowie 2021 sind darüber hinaus eine Vielzahl an Maßnahmen, welche die Obersteiermark betreffen, vertraglich zwischen dem Land Steiermark und der ÖBB-Infrastruktur AG geregelt. In diesen Paketen sind folgende Bahnhofsmodernisierungen bzw. Neubauten in der Obersteiermark enthalten: Wartberg, Allerheiligen, Kapfenberg, Leoben Lerchenfeld (neue Haltestelle), Mitterdorf-Veitsch, Kindberg, St. Michael, Haus i. Ennstal und Schladming "Untere Klaus" (neue Haltestelle).

Die wichtigsten damit einhergehenden verkehrlichen Veränderungen im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn sind grundsätzlich bereits seit dem Projektbeginn vor mehr als 25 Jahren bekannt.

Zu Frage 11:

- Welche Pläne gibt es für den Bahnhof „Leoben Hauptbahnhof“, wo derzeit noch Schnellzüge stehen bleiben?
- Ist in der Zukunft eine Sanierung der Bahnhofsinfrastruktur geplant?
 - Ist in der Zukunft eine Erweiterung der P+R Anlage geplant?
 - Ist in der Zukunft eine Verkürzung der Bahnsteige geplant?
 - Wenn ja, wann und warum werden die Bahnsteige gekürzt?
 - Wenn nein, warum sind die oben genannten Maßnahmen nicht geplant?

Eine umfassende Sanierung der Bahnhofsanlagen ist derzeit nicht erforderlich. Punktuelle Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen werden je nach Anlagenzustand durchgeführt. Zudem wurde in Leoben 2015 ein Parkdeck für Kund:innen des öffentlichen Verkehrs eröffnet, wobei die Auslastung der derzeitigen P&R-Anlage aktuell keine Erweiterung erfordert. Allerdings ist eine Vergrößerung der Bike&Ride-Anlage in den nächsten Jahren geplant. Durch den einwandfreien Zustand der Bahnsteige ist jedenfalls mittelfristig keine Veränderung diesbezüglich geplant.

Zu Frage 12:

- Welche Pläne gibt es für den Bahnhof „Knittelfeld Bahnhof“, wo derzeit noch Schnellzüge stehen bleiben?
- Ist in der Zukunft eine Sanierung der Bahnhofsinfrastruktur geplant?
 - Ist in der Zukunft eine Erweiterung der P+R Anlage geplant?
 - Ist in der Zukunft eine Verkürzung der Bahnsteige geplant?
 - Wenn ja, wann und warum werden die Bahnsteige gekürzt?
 - Wenn nein, warum sind die oben genannten Maßnahmen nicht geplant?

Eine umfassende Sanierung der Bahnhofsanlagen ist derzeit nicht erforderlich, wobei punktuelle Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen je nach Anlagenzustand durchgeführt werden. Aufgrund der hohen Auslastung der P&R-Anlage ist eine Erweiterung der Stellplätze geplant. Betreffend die Bahnsteige darf mitgeteilt werden, dass diese im Bahnhof Knittelfeld je nach Marktsegment (Fernverkehr, Interregio, Schneller Nahverkehr oder Erschließungsverkehr) mittelfristig auf 220 m bzw. 160 m angepasst werden. Die Bahnsteige dienen dabei zur Abwicklung des Personenverkehrs.

Zu Frage 13:

- Welche Pläne gibt es für den Bahnhof „Judenburg Bahnhof“, wo derzeit noch Schnellzüge stehen bleiben?
- Ist in der Zukunft eine Sanierung der Bahnhofsinfrastruktur geplant?
 - Ist in der Zukunft eine Erweiterung der P+R Anlage geplant?
 - Ist in der Zukunft eine Verkürzung der Bahnsteige geplant?
 - Wenn ja, wann und warum werden die Bahnsteige gekürzt?
 - Wenn nein, warum sind die oben genannten Maßnahmen nicht geplant?

Eine umfassende Sanierung der Bahnhofsanlagen ist derzeit nicht erforderlich, es werden aber punktuelle Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen je nach Anlagenzustand durchgeführt. Eine Erweiterung der P&R-Anlage wurde bereits im Jahr 2018 durchgeführt, des Weiteren ist eine Vergrößerung der Bike&Ride-Anlage geplant. Aufgrund des einwandfreien Zustands der Bahnsteige ist jedenfalls mittelfristig keine Veränderung diesbezüglich geplant.

Zu Frage 14:

- Welche Pläne gibt es für den Bahnhof Unzmarkt Bahnhof“, wo derzeit noch Schnellzüge stehen bleiben?
- Ist in der Zukunft eine Sanierung der Bahnhofsinfrastruktur geplant?
 - Ist in der Zukunft eine Erweiterung der P+R Anlage geplant?
 - Ist in der Zukunft eine Verkürzung der Bahnsteige geplant?
 - Wenn ja, wann und warum werden die Bahnsteige gekürzt?
 - Wenn nein, warum sind die oben genannten Maßnahmen nicht geplant?

Eine umfassende Sanierung der Bahnhofsanlagen ist auch hier derzeit nicht erforderlich, wobei aber punktuelle Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen je nach Anlagenzustand durchgeführt werden. Aufgrund der hohen Auslastung der P&R-Anlage ist eine Erweiterung der Stellplätze geplant. Dazu laufen schon seit einiger Zeit Gespräche mit der Gemeinde Unzmarkt. Durch den einwandfreien Zustand der Bahnsteige ist jedenfalls mittelfristig keine Veränderung diesbezüglich geplant.

Zu Frage 15:

- Welche Pläne gibt es für die Bahnhöfe: St. Michael in der Obersteiermark, Kraubath/Mur, St. Lorenzen bei Knittelfeld, Thalheim/Mur, St. Georgen ob Judenburg, Scheifling, Mariahof, Neumarkt in der Steiermark?
- Ist in der Zukunft eine Sanierung der Bahnhofsinfrastruktur geplant?
 - Ist in der Zukunft eine Erweiterung der jeweiligen Parkplatz Anlage geplant?
 - Wenn nein, warum sind die oben genannten Maßnahmen nicht geplant?
 - Werden diese angeführten Bahnhöfe in Zukunft weiterbetrieben werden oder sind Schließungen geplant?

Der Bahnhof St. Michael wird komplett barrierefrei umgebaut. Zudem wird ab 2025 eine Attraktivierung der Station durchgeführt. Dazu zählt ein Umbau des Vorplatzes samt neuer Bushaltestellen, eine Erweiterung und Adaptierung der P&R-Anlage sowie ein umsichtiger Umbau des denkmalgeschützten Aufnahmegebäudes.

In Kraubath wird durch Herstellen eines schienenfreien Zugangs zu den Bahnsteigen Barrierefreiheit hergestellt und gleichzeitig auch die Sicherheit erhöht. Auch die P&R-Anlage wird erweitert.

Auch in Thalheim und in St. Georgen ob Judenburg ist eine Erneuerung der Bahnsteiganlagen und Erweiterung bzw. Instandsetzung der P&R-Anlagen geplant.

In Scheifling, Mariahof und Neumarkt wurden die Bahnhöfe in den letzten Jahren erneuert.

Zu Frage 16:

- Welche Pläne gibt es für die gesamten Bahnhöfe im Bezirk Liezen?
 - a. Ist in der Zukunft eine Sanierung der Bahnhofsinfrastruktur geplant?
 - b. Wenn nein, warum nicht?
 - c. Werden alle Bahnhöfe im Bezirk Liezen in Zukunft weiterbetrieben werden oder sind Schließungen geplant?

Auch für die Bahnhofsinfrastruktur im Bezirk Liezen gilt: Hier werden in den kommenden Jahren umfangreiche Maßnahmen zur Attraktivierung der bestehenden Infrastruktur gesetzt. Im Steiermarkpaket 2017 sowie im Steiermarkpaket 2021 sind darüber hinaus eine Vielzahl an Maßnahmen, welche die gesamte Obersteiermark betreffen, vertraglich zwischen dem Land Steiermark und der ÖBB-Infrastruktur AG geregelt. In diesen Paketen sind folgende Bahnhofsmodernisierungen bzw. Neubauten für den Bezirk Liezen enthalten: Haus i. Ennstal sowie Schladming „Untere Klaus“ (Arbeitstitel für neue Haltestelle). Zusätzlich werden zur Erhöhung der Sicherheit ausgewählte Eisenbahnkreuzungen durch die Errichtung von Ersatzbauwerken aufgelassen oder neu gesichert.

Da die baulichen Maßnahmen im Ennstal mit einer geplanten Verkehrsverdichtung einhergehen und somit eine Gesamtattraktivierung des öffentlichen Verkehrs verursachen, wird es aus heutiger Sicht zu keinen Schließungen bzw. Auflassungen von Bahnhöfen im Bezirk Liezen kommen. Im Gegenteil: Mit Schladming „Untere Klaus“ ist ein zusätzlicher Halt im Ennstal geplant.

Zu Frage 17:

- Welche Pläne gibt es für den Bahnhof Zeltweg? Ist eine Verlängerung des Bahnsteiges für die sichere Durchführung von Veranstaltungen bzw. deren An- und Abreise (Airpower etc.) möglich?
 - a. Wenn ja, wie ist der aktuelle Stand der Planung?
 - b. Wenn nein, warum kann der Bahnsteig nicht verlängert werden?

Eine Verlängerung des Bahnsteiges für den Regelbetrieb in Zeltweg ist aus Sicht der ÖBB-Infrastruktur AG nicht erforderlich. Zum Thema der Shuttlezüge bei Großevents ist festzuhalten, dass diese über St. Michael aus verkehren und mehrere Unterwegshalte zwischen St. Michael und Zeltweg bedienen. Da auch diese Halte dieselben Bahnsteiglängen wie in Zeltweg aufweisen, ist auch für diese Züge eine Verlängerung nicht erforderlich.

Zu Frage 18:

- Welche Pläne gibt es für die Nebenbahn von Zeltweg nach Wolfsberg (Lavanttalbahn)?
- Ist in der Zukunft eine Sanierung dieser Bahn geplant?
 - Wird diese Bahn langfristig erhalten bleiben?
 - Wenn nein, wann und warum wird diese Bahn eingestellt?
 - Ist angedacht, diese Bahnverbindung auch wieder für den Personenverkehr zu öffnen und so einen Anschluss an die Koralmbahn herzustellen?
 - Wenn nein, warum nicht?

Punktuelle Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen werden auch hier je nach Anlagenzustand durchgeführt. Aus heutiger Sicht wird der Streckenabschnitt jedenfalls erhalten bleiben, wobei derzeit keine Personenzüge auf dem Streckenabschnitt zwischen Zeltweg und Wolfsberg fahren. Die Erschließung der Siedlungsgebiete wird ausschließlich mit Bussen durchgeführt, mit dem Vorteil einer zentrumsnahen Erschließung durch den Busverkehr. Zum aktuellen Zeitpunkt ist eine Wiederaufnahme des schienengebundenen Personenverkehrs nicht vorgesehen, da dadurch keine Vorteile gegenüber dem bestehenden Busangebot entstehen.

Zu den Fragen 20 bis 22:

- Gab es bereits Treffen zwischen Vertretern der ÖBB, dem Land Steiermark, den betroffenen Gemeinden und dem Ministerium, um die Auswirkungen der Koralmbahn zu diskutieren und um entsprechende Konzepte für eine attraktive Zuganbindung in der westlichen Obersteiermark (Bezirke Leoben, Murtal, Murau) zu entwickeln?
- Wenn ja, wann und in welcher Form gab es solche Treffen?
 - Wenn ja, wer wurde zu diesen Treffen eingeladen?
 - Wenn ja, welche Konzepte wurden konkret entwickelt?
 - Wenn nein, warum wurde noch kein dementsprechendes Treffen einberufen?
 - Wenn nein, wird das Ministerium dementsprechende Treffen noch einberufen?
- Inwieweit wird sichergestellt, dass die Interessen, Sorgen und Wünsche der Bevölkerung bzw. der betroffenen Städte und Gemeinden aus den genannten Gebieten berücksichtigt werden?
- Wann und in welcher Form soll die Bevölkerung über die bevorstehenden und weitreichenden Änderungen der Zugverbindungen in der westlichen Obersteiermark (Bezirke Leoben, Murtal, Murau, Liezen) sowie im Raum Friesach informiert werden?

Die mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn verbundenen Systemumstellungen im Fernverkehr sind bereits seit vielen Jahren bekannt. Die konkreten Planungen erfolgten auch unter Einbindung der Länder Steiermark und Kärnten. Seitens des BMK wurden die Informationen zu den geplanten Fahrplansystemen auf der Homepage veröffentlicht (siehe <https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:04a29e2d-a8af-4c40-bdb7-c6ceb942f291/at0.pdf>).

Die konkreten Fahrpläne werden - wie üblich - jeweils im Vorfeld der Fahrplanwechsel breit kommuniziert.

Leonore Gewessler, BA

