

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

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

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

Geschäftszahl: 2023-0.322.908

. Juni 2023

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Zanger und weitere Abgeordnete haben am 27. April 2023 unter der **Nr. 14931/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Gegen die Ausdünnung der öffentlichen Zugverbindungen und für eine Stärkung der Verkehrsinfrastruktur in der Region Murau und Murtal! gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zum Motiventeil der Anfrage möchte ich festhalten, dass die Sorgen, dass es im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn zu einer Ausdünnung der Zugverbindungen in der Obersteiermark kommt, unbegründet sind – das Gegenteil ist der Fall.

Mit Inbetriebnahme der Koralmbahn im Dezember 2025 wird es – aufgrund der damit verbundenen Umstellungen in den Fahrplänen – in weiten Teilen Südösterreichs zu deutlichen Verbesserungen im Bahnverkehr kommen, auch in der Obersteiermark.

Die Railjet-Züge werden zwar künftig nicht mehr über das Aichfeld und den Neumarkter Sattel von Wien Richtung Kärnten fahren, da diese die neu geschaffene Infrastruktur der Koralmbahn nutzen werden. Die Prämisse in der Planung der Verkehrsdienste mit Inbetriebnahme der Koralmbahn war aber, dass dies als Chance genutzt werden sollte, um den Bahnverkehr auch in der Obersteiermark neu zu ordnen und Verbesserungen herbeizuführen. Die entsprechenden Verbesserungen wurden auch in den abgeschlossenen Verkehrsdienstverträgen berücksichtigt.

Konkret ist im Verkehrsdienstvertrag Fernverkehr zwischen Bruck an der Mur und Klagenfurt eine stündliche Interregio-Fernverkehrslinie („IR Aichfeld“) geplant, die eine ausgezeichnete Bedienung der Region im öffentlichen Verkehr gewährleisten wird. Die Linie wird von Bruck an der Mur alle zwei Stunden nach Graz durchgebunden, viele Orte in der Obersteiermark, wie z.B. Unzmarkt, Judenburg und Knittelfeld erhalten dadurch regelmäßige umsteigefreie Verbindungen in die Landeshauptstadt. Insgesamt ergeben sich damit im Vergleich zum Status quo deutlich häufigere Verbindungen nach Graz und – mit voraussichtlich bahnsteiggleichem

Umstieg in Bruck an der Mur – auch nach Wien. Im Vergleich zu den derzeitigen Railjet-Verbindungen – bedingt durch die zusätzlichen Halte in der Obersteiermark und über den Neumarkter Sattel – ergeben sich zwar teils etwas längere Fahrzeiten zwischen Klagenfurt und Bruck an der Mur im Vergleich zum Status quo, durch die deutlich häufigere Bedienung (künftig Stundentakt statt wie derzeit Zweistundentakt bzw. Vierstundentakt bei einzelnen Halten in Kärnten) und die bessere regionale Erschließung wird dies aber mehr als ausgeglichen.

Auch die Verbindungen über das Ennstal und den Schoberpass werden verbessert. Künftig wird es im Interregio-Fernverkehr einen Zweistunden-Takt Graz – Selzthal – Wörgl (– Innsbruck) geben, zusammen mit den Regionalzügen ergeben sich damit von vielen Orten entlang der Strecke stündliche oder sogar häufigere Reisemöglichkeiten mit der Bahn. Zusätzlich wird ein Interregio-Fernverkehr Graz – Selzthal – Linz im Zweistundentakt verkehren, der in Selzthal kurzen Anschluss an die Züge ins Salzkammergut (künftig Selzthal – Liezen – Bad Aussee – Attang-Puchheim) vermittelt.

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Derzeit gibt es täglich 20 Direktverbindungen (Fernverkehrszüge) vom Bahnhof Knittelfeld Richtung Klagenfurt bzw. Wien. Wie viele Direktverbindungen (Fernverkehrszüge) von Knittelfeld wird es nach Inbetriebnahme der Koralmbahn geben?*
- *Werden Sie sich als Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nach Eröffnung der Koralmbahn für die Beibehaltung von Fernverkehrszügen (Direktzügen) im hochrangigen Schienennetz auf der Strecke zwischen Klagenfurt, St. Veit, Treibach-Althofen, Unzmarkt-Frauenburg, Judenburg, Knittelfeld, Leoben, Bruck/Mur und Wien Hauptbahnhof bzw. Flughafen Wien einsetzen?*
 - *a. Wenn nein, warum nicht?*

Derzeit gibt es vom Bahnhof Knittelfeld tagsüber täglich 10 Direktverbindungen (Fernverkehrszüge) nach Klagenfurt und 9 Direktverbindungen nach Wien, d.h. es besteht in beide Richtungen in etwa ein Zweistundentakt. Ab dem Fahrplanwechsel 2025/26 (Inbetriebnahme Koralmbahn) wird es vom Bahnhof Knittelfeld nach Klagenfurt tagsüber täglich eine stündliche Direktverbindung (16 Direktverbindungen je Richtung) mit Interregio-Zügen geben, die dem Fernverkehr zugerechnet werden. Nach Wien wird es tagsüber eine stündliche Umsteige-Verbindung geben (bahnsteiggleiches Umsteigen in Bruck/Mur), sodass sich die Anzahl der Verbindungen nach Wien im Vergleich zum Status Quo insgesamt deutlich erhöhen wird. Die Gesamtreisezeit zwischen Knittelfeld und Wien wird dabei trotz Umstiegs jener von heute entsprechen bzw. sich ab Inbetriebnahme des Semmeringbasistunnels um ca. eine halbe Stunde verkürzen.

Am Wochenende wird es ab dem Fahrplanwechsel 2025/26 zusätzlich auch mehrere Direktzüge zwischen Wien Hbf. und Villach geben, die über Leoben und den Neumarkter Sattel verkehren und auch in Knittelfeld halten werden. Diese Züge sind vor allem für Wochenpendler:innen von großer Bedeutung.

Darüber hinaus wird es künftig tagsüber eine zweistündliche Direktverbindung mit Interregio-Zügen von Knittelfeld in die Landeshauptstadt Graz geben, was für viele Fahrgäste eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Status Quo darstellt. Bisher existieren auf dieser Relation nur vereinzelt Direktverbindungen.

Zu Frage 3:

- *Werden Sie sich nach Eröffnung der Koralmbahn für die Absicherung des Bahnstandorts Knittelfeld (Personal, Güterverkehr und Lehrwerkstätte) einsetzen?*

Die Anzahl der Personenzüge über den Neumarkter Sattel wird sich ab dem Fahrplanwechsel 2025/26 (Inbetriebnahme Koralmbahn) jedenfalls nicht verringern, in Richtung Bruck/Mur wird die Anzahl der Personenzüge sogar zunehmen. Da die Koralmbahn tagsüber von Anfang an mit Personenzügen stark ausgelastet sein wird, wird ein Großteil des Güterverkehrs, der derzeit über den Neumarkter Sattel verkehrt, auch weiterhin dort verkehren. Durch den Semmeringbasistunnel wird der Güterverkehr auf der Schiene weiter an Attraktivität gewinnen, sodass insgesamt mit einem Zuwachs im Güterverkehr zu rechnen ist. Der Neumarkter Sattel und damit der Bahnstandort Knittelfeld werden somit auch nach Inbetriebnahme der Koralmbahn von großer Bedeutung sein.

Auf den Personalstand der ÖBB-Infrastruktur AG am Standort Knittelfeld hat die Inbetriebnahme der Koralmbahn keine negativen Auswirkungen. Dieser Standort des Streckenmanagements und der Anlagenentwicklung ist auch in Zukunft für die Instandhaltung der Infrastruktur notwendig und soll daher erhalten bleiben.

Auch bei den Technischen Services hat die Eröffnung der Koralmbahn keine Auswirkungen auf den Standort Knittelfeld. Dieser Standort ist für ÖBB Technische Services das Kompetenzzentrum für die Radsatzaufarbeitung und wird dies auch bleiben. Des Weiteren werden auch wie bisher Güterwagen am Standort serviciert werden. Die ÖBB wird u.a. aufgrund der Eröffnung der Koralmbahn in neue Sonderfahrzeuge investieren und diese größtenteils am Standort Knittelfeld warten. Diesbezüglich wird am Standort Knittelfeld auch eine Investition in die Modernisierung der Sonderfahrzeuge-Instandhaltung erfolgen.

Gleiches gilt für die ÖBB-Lehrwerkstätte Knittelfeld. Das Gebäude wurde neu errichtet und ist im Jahr 2020 in Betrieb gegangen. Investitionskosten waren rund 17 Mio. Euro. Zudem steigt seitens der ÖBB der Bedarf an Fachkräften in der Region, die in der eigenen Lehrwerkstätte ausgebildet werden.

Zur Frage 4

- *Derzeit werden 4 von 20 Fernverkehrsverbindungen mit Personal der Dienststelle Knittelfeld bespielt. Diese Züge ergeben somit eine Beschäftigungs-Kopfzahl von 37 Köpfen pro Woche. Oder eine Kopfzahl von 5 Triebfahrzeugführer pro Tag für die Dienststelle Knittelfeld. Sollten diese Züge nicht mehr durch das Murtal fahren wird diese Arbeit nach Wien und/oder Villach verlegt?*

- *a. Wenn ja, was passiert mit dem Personal der Dienststelle Knittelfeld?*

Die Anzahl der Beschäftigten im Bahnverkehr am Standort Knittelfeld ist – so wie bei allen ÖBB-Standorten – abhängig von den bestellten Verkehrsdienstleistungen im Personenverkehr und den zu transportierenden Gütermengen. Aus diesen Parametern werden die Fahrplankonzepte für Personen- und Güterverkehr erstellt, die wiederum die Grundlage für Fahrzeugumlauf- und Personalplanung bilden. Wie zuvor ausgeführt, wird sich die Anzahl der Personenzüge, die durch das Murtal fahren, ab dem Fahrplanwechsel 2025/26 (Inbetriebnahme Koralmbahn) nicht verringern, sondern sogar leicht erhöhen.

Zu Frage 5:

- *Wo wird dieses Personal seinen Dienst verrichten?*

Das Personal verrichtet seinen Dienst schon jetzt an den jeweils vertraglich vereinbarten Dienstorten, das wird auch in Zukunft so bleiben.

Zu Frage 6:

- *Wie kommt das Personal von A nach B, wenn es keine Direktverbindung zum zugewiesenen Dienstort gibt?*

Die ab dem Fahrplanwechsel 2025/26 stündlich verkehrenden Interregio-Züge sowie die stündlich verkehrenden Nahverkehrszüge der Linie S8 werden es für die Bediensteten in der Region noch attraktiver machen, den Weg zum Dienstort mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen.

Zu Frage 7:

- *Was werden Sie gegen die verlängerten Fahrzeiten für Schüler und Pendler zwischen den Städten der Obersteiermark aufgrund fehlender Fernverkehrsdirektzüge unternehmen?*

Die Fahrzeiten der Interregio-Züge sind – aufgrund zusätzlicher Halte – geringfügig länger als jene der aktuell verkehrenden Fernverkehrszüge, dafür werden die Interregio-Züge im Stundentakt verkehren. Insgesamt verbessert sich das ÖV-Angebot für Schüler:innen und Pendler:innen in der Obersteiermark somit gegenüber dem Status Quo deutlich. Überdies profitieren sie von der zweistündlichen Durchbindung der Interregio-Züge nach Graz, durch die es tagsüber regelmäßige Direktverbindungen von den Städten der Obersteiermark in die Landeshauptstadt Graz geben wird.

Zu Frage 8:

- *Sind Sie als Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie darüber informiert, dass mit der Murtalbahn im Vergleich zur Radkersburger Bahn deutlich mehr Personen fahren bzw. transportiert werden?*
- *a. Wenn ja, seit wann?*
- *b. Wenn nein, warum nicht?*

Meinem Ressort werden laufend entsprechende Informationen über die Fahrgastzahlen der einzelnen Strecken vorgelegt. Die Fahrgastnachfrage auf den einzelnen Strecken wird regelmäßig erhoben.

Zu den Fragen 9 und 10:

- *Sind Sie als Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie darüber in Kenntnis, dass die Murtalbahn aufgrund fehlender Bundesmittel nur um wenige Millionen Euro modernisiert werden kann, die Radkersburger Bahn hingegen (obwohl weniger frequentiert) um 80 Millionen Euro modernisiert werden soll?*

➤ *a. Wenn ja, mit welcher Begründung?*

- *Ist eine Attraktivierung der Murtalbahn durch eine maßgebliche Mitfinanzierung von-seiten des Bundes (ähnlich dem Finanzierungsschlüssel „Radkersburger Bahn“) angedacht?*

Die Murtalbahn ist eine Strecke der Steiermärkischen Landesbahnen. Einer Mitfinanzierung an Infrastrukturmaßnahmen sind aufgrund des Privatbahngesetzes 2004 und der diesbezüglichen Richtlinie gewisse Grenzen gesetzt. So ist zum Beispiel ein Finanzierungsbeitrag des Bundes an Infrastrukturinvestitions- und -erhaltungsmaßnahmen mit einem Finanzierungsbeitrag bis zur maximalen Höhe von 50 % der finanzierbaren Gesamtkosten beschränkt.

Für die Privatbahnfinanzierung der Steiermärkischen Landesbahnen, welche die Murtalbahn mitumfasst, sind insgesamt im Zeitraum 2021 bis 2025 Ausgaben in Höhe von rd. 30 Mio. € und eine Bundesfinanzierung in Höhe von rd. 15 Mio. € geplant.

Im Vergleich dazu waren im Mittelfristigen Investitionsprogramm 2014 bis 2019 Gesamtausgaben für die Steiermärkischen Landesbahnen in Höhe von 23 Mio. € und eine Bundesfinanzierung in Höhe von 11,5 Mio. € vorgesehen. Die Bundesfinanzierung für die Steiermärkischen Landesbahnen wurde im Zeitraum 2021-2025 im Vergleich zum Zeitraum 2014-2019 somit um 30% erhöht.

Auch betreffend die Generalüberholung der Bestandsfahrzeuge der Murtalbahn erfolgt im Wege der Verkehrsdienstbestellungen eine Mitfinanzierung des Bundes entsprechend den üblichen Finanzierungsschlüsseln zwischen Bund und Ländern.

Zu Frage 11:

- *Ist nach Eröffnung der Koralmbahn aufgrund von Verschiebungen bei Transitrouten im Infrastrukturbereich eine Prüfung von Kompensationsmaßnahmen angedacht?*

Die Obersteiermark wird wie oben beschrieben durch die verbesserten Verkehrsangebote mit dichteren Takten und besserer regionaler Erschließung profitieren. Dies wird dadurch ermöglicht, dass die „Transit“-Fernverkehrszüge künftig über die Koralmbahn verkehren und somit mehr Freiheitsgrade in der Fahrplangestaltung bestehen. Im Infrastrukturbereich sind weitere Attraktivierungsmaßnahmen geplant, siehe dazu meine Anfragebeantwortung Nr. 11856/AB der schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 12298/J-NR/2022).

Zu Frage 12:

- *Ist eine Verlängerung der S-Bahn bis nach Neumarkt in der Steiermark angedacht?*

Der Bahnhof Neumarkt in der Steiermark wird ab dem Fahrplanwechsel 2025/26 (Inbetriebnahme Koralmbahn) stündlich von den Interregio-Zügen bedient werden. Eine Verlängerung der S-Bahn bis nach Neumarkt in der Steiermark ist aktuell nicht angedacht.

Zu Frage 13:

- *Bis wann werden der Lückenschluss der S36 (Murtal Schnellstraße) zwischen Judenburg und St. Georgen sowie die Verlängerung bis zur Einmündung Scheifling fortgesetzt bzw. fertiggestellt werden?*

Der Lückenschluss der S36 Murtal Schnellstraße zwischen Judenburg und St. Georgen soll 2023 zum ersten teilkonzentrierten UVP-Verfahren eingereicht werden. Nach Abschluss ist auch das zweite teilkonzentrierte UVP-Verfahren beim Land Steiermark zu führen. Erfahrungsgemäß dauern Verfahren dieser Komplexität einige Jahre bis zu einer erstinstanzlichen Entscheidung (UVP-Bescheid) und werden in den meisten Fällen in weiteren Instanzen vor dem Bundesverwaltungsgericht sowie höchstgerichtlich (VfGH, VwGH) verhandelt. Ein konkreter Umsetzungs- bzw. Fertigstellungszeitpunkt lässt sich daher aktuell nicht seriös beantworten.

Das vormals geplante Verbindungsstück der S36 mit der S37 zwischen Unzmarkt und Scheifling würde ausschließlich der Anbindung der S36 an die S37 dienen. Da jedoch die Evaluierung des ASFINAG-Bauprogramms im Jahr 2021 ergeben hat, dass die S37 zwischen Scheifling und Friesach Nord aufgrund hoher Kosten sowie zugunsten der Klima- und Ressourcenschonung nicht weiterverfolgt wird, ist auch die Umsetzung dieser Verlängerung derzeit nicht angedacht.

Leonore Gewessler, BA