

**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: 2020-0.257.724

. Juni 2020

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Köchl, Genossinnen und Genossen haben am 22. April 2020 unter der **Nr. 1650/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Neue Südbahn gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Erlauben Sie mir folgende einleitende Bemerkung: Um die im Regierungsprogramm gesetzten Ziele im Kampf gegen die Klimakrise zu erreichen, nämlich Klimaneutralität bis spätestens 2040, wird es eine gemeinsame Anstrengung des Bundes, der Länder und der Gemeinden brauchen.

Einen der Schlüssel, nämlich ein starkes öffentliches Verkehrsangebot, stellt dabei eine zukunftsorientierte, ökologische und sozial verträgliche Art der Mobilität dar. Hier spielt ein gut funktionierender öffentlicher Verkehr – insbesondere mit der Schiene als dessen Rückgrat – eine wesentliche Rolle.

Der Ausbau der Südstrecke stellt einen der zentralen Schwerpunkte des derzeit laufenden Investitionsprogramms in den Ausbau des österreichischen Bahnnetzes dar. Die Südstrecke ist nicht nur eine wichtige innerösterreichische Verbindung, sondern als Teil des TEN-V Baltisch-Adriatischen Kernnetz-Korridors auch von hoher europäischer Bedeutung. Derzeit laufen zahlreiche Projekte, welche die Attraktivität der Bahnverbindung von Wien über Graz nach Klagenfurt deutlich verbessern werden, allem voran der Bau des Semmering-Basistunnels und der Koralmbahn. Ich gehe davon aus, dass nach der Fertigstellung der Maßnahmen entlang der Südstrecke ähnlich attraktive Verbindungen wie derzeit auf der Weststrecke angeboten werden können.

Die Fahrzeiten im Personenverkehr werden sich deutlich reduzieren: zwischen Wien und Graz von derzeit etwa zweieinhalb Stunden auf eine Stunde und 50 Minuten, von Wien Haupt-

bahnhof nach Klagenfurt von derzeit etwa vier Stunden auf zwei Stunden und 40 Minuten. Auch im Schienengüterverkehr wird die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem Straßenverkehr deutlich verbessert. Künftig können längere und schwerere Güterzüge wirtschaftlich geführt werden – damit es gelingt, künftig mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Von diesen Verbesserungen werden die Regionen entlang der Südstrecke massiv profitieren. Für umfangreiche Informationen zum Ausbau der Südstrecke darf auch auf das Informationsportal der ÖBB-Infrastruktur AG unter <https://suedstrecke.oebb.at> hingewiesen werden. Details zu den geplanten Fahrplankonzepten im Fernverkehr sind in den Vorinformationen zu den Verkehrsdienstverträgen unter [https://www.bmk.gv.at/themen/transport/nahverkehr/finanzierung/verkehrsdienstvertraege/aktuelle\\_vergaben.html](https://www.bmk.gv.at/themen/transport/nahverkehr/finanzierung/verkehrsdienstvertraege/aktuelle_vergaben.html) abrufbar (siehe insbesondere die Datei ATO\_Österreich.pdf).

#### Zu Frage 1:

- *Wie groß ist das gesamte Investitionsvolumen für geplante Neubaubahnstrecken?*

Im derzeit gültigen Rahmenplan 2018-2023 sind folgende Neubaustrecken mit den jeweiligen Investitionsvolumina vorgesehen:

<b>Projekt gemäß Rahmenplan 2018-2023</b>	<b>Gesamtinvestitions- volumen [Mio €]</b>	<b>Anmerkung</b>
St. Pölten; Neubau Güterzugumfahrung	723	bereits in Betrieb
Brenner-Basistunnel	4.643	österreichischer Anteil
Ebenfurth; Errichtung Schleife	205	
Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)	3.280	
Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag)	5.253	
Feldkirchen - Weitendorf; Vollausbau Koralmbahn	313	"Flughafenast"
Müllendorf - Eisenstadt; Errichtung Schleife	24	
<b>Gesamtsumme</b>	<b>14.442</b>	

Anmerkung: nicht berücksichtigt sind derzeit laufende Planungsprojekte, deren Umsetzung noch nicht im Rahmenplan finanziert ist (z.B. Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg) sowie Streckenausbauten, im Rahmen derer es teilweise zu Neutrassierungen kommt (z.B. viergleisiger Ausbau der Westbahn zwischen Linz und Wels oder zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie).

#### Zu Frage 2:

- *Wie groß ist das gesamte Investitionsvolumen für geplante Verbesserungen bestehender Strecken der Neuen Südbahn südlich der Einbindung des Lainzer Tunnels in Wien bis zur Kärntner Grenze bei Tarvis insgesamt auf derzeitiger Preisbasis? (Angaben im Detail nach untenstehender Tabelle)*

Eine derartige Auswertung wäre nur mit erheblichem Aufwand möglich. Es wurde deshalb von der ÖBB-Infrastruktur AG eine Auswertung auf Grundlage der verfügbaren Datenstrukturen zum Investitionsvolumen entlang dem baltisch-adriatischen Kernnetz-Korridors der TEN-V erstellt. Zusätzlich dazu beträgt das Reinvestitionsvolumen auf den Strecken gem. Rahmenplan 2018-2023 jährlich durchschnittlich rd. EUR 100 Mio.

Vorhaben	Summe v	bis 2016	2017 v	2018 v	2019 v	2020 v	2021 v	2022 v	2023 v
<b>Wien Meidling - Abzw. Altmannsdorf; zweigleisiger Ausbau</b>	<b>54,7</b>		<b>0,1</b>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>	<b>1,9</b>	<b>4,9</b>	<b>35,7</b>	<b>6,7</b>
BAL004: Wien Meidling - Abzw. Altmannsdorf; zweigleisiger Ausbau; Planung	2,0		0,1	0,7	0,7	0,5			
BAT304: Wien Meidling - Abzw. Altmannsdorf; zweigleisiger Ausbau; Bau	52,6					1,4	4,9	35,7	6,7
<b>Inzersdorf; Errichtung Terminal (Cargo-Center Wien)</b>	<b>239,8</b>	<b>210,6</b>	<b>10,4</b>	<b>5,3</b>	<b>8,6</b>	<b>4,9</b>			
PE0057: Terminal Wien Inzersdorf; Planung	11,8	11,2	0,3	0,2	0,2				
PE7970: Terminal Inzersdorf; (Phase 1) Bau	228,0	199,5	10,2	5,1	8,4	4,9			
<b>Wien Blumental - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau Pottendorferlinie</b>	<b>584,8</b>	<b>82,3</b>	<b>60,2</b>	<b>70,3</b>	<b>64,1</b>	<b>55,6</b>	<b>69,4</b>	<b>74,3</b>	<b>55,1</b>
PE0051: Wien Blumental - Münchendorf; Planung	4,7	4,7							
PE0053: Bf.Münchendorf; Bf-Umbau; Planung	3,3	3,3							
PE3311: Wien Blumental (a) - Münchendorf (e); 2-gleisiger Ausbau; Bau	306,7	65,7	56,3	67,5	54,2	26,1	11,3	10,1	7,5
PE0055: Münchendorf - Ebreichsdorf; Planung	2,5	1,8	0,5	0,2					
PE2003: Ebreichsdorf; Bahnhofsumbau; Planung	5,5	4,2	1,0	0,3					
PE2004: Ebreichsdorf - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau; Planung	3,4	2,6	0,5	0,3					
NA3311: Münchendorf (a) - Wampersdorf; 2-gleisiger Ausbau; Bau	258,7		1,8	2,0	9,9	29,4	58,1	64,2	47,6
<b>Ebenfurth; Errichtung Schleife</b>	<b>205,4</b>			<b>2,1</b>	<b>2,3</b>	<b>1,2</b>	<b>7,5</b>	<b>22,9</b>	<b>42,5</b>
BAH030: Ebenfurth; Errichtung Schleife; Planung	6,5			2,1	2,3	1,2	0,9		
BAT305: Ebenfurth; Errichtung Schleife; Bau	198,9						6,6	22,9	42,5
<b>Gloggnitz - Mürzzuschlag; Neubaustrecke (Semmeringbasistunnel)</b>	<b>3 280,3</b>	<b>621,5</b>	<b>187,0</b>	<b>299,9</b>	<b>258,1</b>	<b>313,1</b>	<b>304,2</b>	<b>281,1</b>	<b>249,1</b>
<b>Bruck a.d. Mur - Graz; Bahnhofsumbauten</b>	<b>211,9</b>	<b>17,8</b>	<b>28,1</b>	<b>13,3</b>	<b>19,1</b>	<b>11,0</b>	<b>19,2</b>	<b>22,6</b>	<b>0,5</b>
PE8005: Bruck a.d.Mur - Graz; Bahnhofsumbauten, Infrastrukturentwicklung und Planung	11,4	6,1	1,0	0,1	0,3	1,2	1,7	0,8	0,2
BAP010: Mixnitz-Bärenschützklamm; Bahnhofsumbau; Bau	52,6							0,1	0,4
PE0302: Frohnleiten; Bahnhofsumbau; Bau	76,0	9,3	27,1	13,3	18,6	7,8			
PE0303: Peggau-Deutschefleistriz; Bahnhofsumbau (Phase 2); Bau	43,8	2,4			0,2	2,0	17,5	21,7	
BAP004: Gratwein-Gratkorn; Bahnhofsumbau; Bau	28,1								
<b>Graz - Klagenfurt; Koralmbahn (Projekte gem. Vertrag)</b>	<b>5 253,3</b>	<b>2 651,4</b>	<b>327,0</b>	<b>309,3</b>	<b>305,4</b>	<b>346,1</b>	<b>411,9</b>	<b>352,1</b>	<b>311,2</b>
<b>Graz - Weitendorf; bedarfsgerechter Ausbau</b>	<b>103,7</b>		<b>0,0</b>	<b>0,7</b>	<b>9,1</b>	<b>24,1</b>	<b>26,5</b>	<b>29,3</b>	<b>13,7</b>
NAN701: Graz - Weitendorf; bedarfsgerechter Ausbau (Modul 1); Bau	103,7		0,0	0,7	9,1	24,1	26,5	29,3	13,7
<b>Feldkirchen - Weitendorf; Vollausbau Koralmbahn</b>	<b>313,0</b>		<b>1,0</b>	<b>2,0</b>	<b>7,8</b>	<b>30,7</b>	<b>68,0</b>	<b>73,7</b>	<b>79,4</b>
NAN702: Feldkirchen - Weitendorf (Flughafenast); 1. Stufe; Bau	294,0		0,9	1,9	7,4	30,5	67,4	70,5	72,7
NAN703: Feldkirchen - Weitendorf; Anbindung Terminal Werndorf; Bau	19,1		0,1	0,1	0,3	0,3	0,6	3,1	6,6
<b>Ausbau Marchegger Ast</b>	<b>538,9</b>	<b>52,8</b>	<b>30,6</b>	<b>74,1</b>	<b>88,4</b>	<b>98,2</b>	<b>98,0</b>	<b>65,9</b>	<b>31,0</b>
PEF013: Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg; Ausbau und Elektrifizierung; Planung	15,0	14,2	0,4	0,4					
BAM303: Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg; Elektrifizierung und zweigleisiger Vollausbau, Bereich Wien; Bau	100,4	7,1	27,1	39,8	19,5	6,9			
BAJ301: Wien Hausfeldstraße; Maßnahmen im Zuge Errichtung U2; Bau	14,1	14,0	0,1						
BAI305: Stadlau - Staatsgrenze nächst Marchegg; Elektrifizierung und selektiv zweigleisiger Ausbau, Bereich NÖ; Bau	349,4	0,1	2,6	32,1	66,8	68,2	83,4	65,3	31,0
NAF803: Marchegg; Bahnhofsumbau (Phase 1); Bau	16,0	15,9	0,2						
EEF803: Gänserndorf - Marchegg (a); Elektrifizierung und erforderl. Streckenadaptierung; Planung	5,3	1,6	0,2	1,7	1,7				
BAS013: Gänserndorf - Marchegg (a); Elektrifizierung und erforderl. Streckenadaptierung; Bau	38,7				0,3	23,2	14,6	0,6	
<b>Süßenbrunn - Bernhardsthal; Ausbau Bestandsstrecke</b>	<b>605,8</b>	<b>0,8</b>	<b>1,2</b>	<b>5,3</b>	<b>14,6</b>	<b>14,7</b>	<b>5,5</b>	<b>0,5</b>	<b>49,8</b>
BAR011: Wien Süßenbrunn; Abflachung Nordschleife; Planung	0,7	0,0	0,3	0,3					
BAH301: Wien Süßenbrunn; Abflachung Nordschleife; Bau	20,9			0,2	7,4	10,2	3,1		
BA5003: Wien Süßenbrunn (e) - Staatsgrenze n. Bernhardsthal; Streckenausbau; Planung	20,6	0,8	0,9	4,7	7,3	4,5	2,4		
PEJ307: Wien Süßenbrunn (e) - Gänserndorf (e); Streckenausbau; Bau	181,7							0,2	23,3
PEN303: Gänserndorf (a) - Staatsgrenze n. Bernhardsthal; Streckenausbau; Bau	382,0							0,2	26,4
<b>Netzerfordernisse</b>									
AMP001: Ternitz; Bahnhofsumbau inkl. ESTW; Planung	1,6		0,3	1,0	0,2				
AMR001: Ternitz; Bahnhofsumbau inkl. ESTW; Bau	54,5			1,1	6,2	25,8	21,2	0,2	
<b>Projekte in Fertigstellung</b>									
PEI301: Bf Wien; Bau	893,5	886,7	6,7						
PEH314: Graz Hbf; Bahnhofsumbau; Bau	149,8	148,1	1,6	0,1					
<b>Reinvestitionen inkl. Konjunkturpaket</b>									
AMQ010: Wampersdorf - Wiener Neustadt Hbf; Streckenattraktivierung; Planung	2,1		0,4	0,8	0,9				
BAW301: Wampersdorf - Wiener Neustadt Hbf; Streckenattraktivierung; Bau	49,1			11,5	12,3	3,1	9,5	8,6	4,2
BAR304: Wiener Neustadt Hbf - Gloggnitz; Streckenattraktivierung; Planung	0,7		0,1	0,7					
BAN304: Wiener Neustadt Hbf - Gloggnitz; Streckenattraktivierung; Bau	31,4							5,7	9,4
BAR010: Wartberg im Müritzal; Bahnhofsumbau inkl. ESTW; Planung	1,5		0,5	1,1					
PEL310: Wartberg im Müritzal; Bahnhofsumbau inkl. ESTW; Bau	47,5				7,4	32,7	6,7	0,7	

Abbildung 1: Investitionsprojekte entlang dem Baltisch-Adriatischen Kernnetz-Korridor gemäß Rahmenplan 2018-2023 (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG)

### Zu den Fragen 3 und 4:

- Inwiefern ist Ihnen die Bahnsteigsbelegungs-Problematik bekannt, die Reisende von Westen nach Süden im Bahnhof Wien Meidling durch lange Umsteigewege bereits bei geringer Verspätung des Zuges zum Verpassen des Anschlusszuges führt?
- Warum ist im Bahnhof Meidling bahnsteiggleiches richtungsentgegengesetztes Umsteigen von Zügen von Süden zu Zügen nach Westen ermöglicht worden, aber nicht umgekehrt?

Der Taktknoten Wien besteht aus den Bahnhöfen Wien Meidling und Wien Hauptbahnhof und soll eine Reihe von Direktverbindungen sowie optimierte Umsteigebeziehungen (unter Einhaltung der jeweiligen Mindestübergangszeiten) in die europäischen Nachbarländer ermöglichen. Im Wiener Hauptbahnhof erfolgt die Umsteigebeziehung von Zügen aus Richtung Westen nach Norden (z.B.: Prag, Warschau) sowie von Süden nach Osten (z.B.: Budapest, Flughafen Wien, Bratislava) und vice versa. In Wien Meidling erfolgt die Umsteigebeziehung für die Relationen Süd-West und vice versa (z.B.: Klagenfurt oder Villach).

Die Gleiskonfiguration für den gegenständlichen Bereich wurde im Zuge des Gesamtprojektes Wien HBhf. (inkl. Umbau Wien Meidling und aller Zulaufstrecken, insbesondere der Pottendorfer Linie) auf diese verkehrliche Funktion optimiert. Der derzeitige Zustand stellt bis zur Fertigstellung aller Zulaufstrecken nur eine Zwischenstufe dar. Wie in der schematischen Darstellung ersichtlich, wird mit der Umlegung der Fernverkehrszüge auf die Pottendorfer Linie ab Dezember 2023 der Bahnhof Wien Meidling im Linienbetrieb und der Hauptbahnhof im Richtungsbetrieb gemäß der Konzeption umgesetzt. Durch diese „Trennung“ der Linien in Wien Meidling und der folgenden niveaufreien Überwerfung können Züge der Süd- und der Weststrecke parallel im Abschnitt Meidling – Hauptbahnhof verkehren. Durch die Konfiguration im Endzustand werden einerseits die Umsteigezeiten in Wien HBhf. optimiert und eine verbesserte Knotenfunktion umgesetzt, andererseits negative betriebliche Folgen durch etwaige Kreuzungs- und Zugfolgekonflikte minimiert.

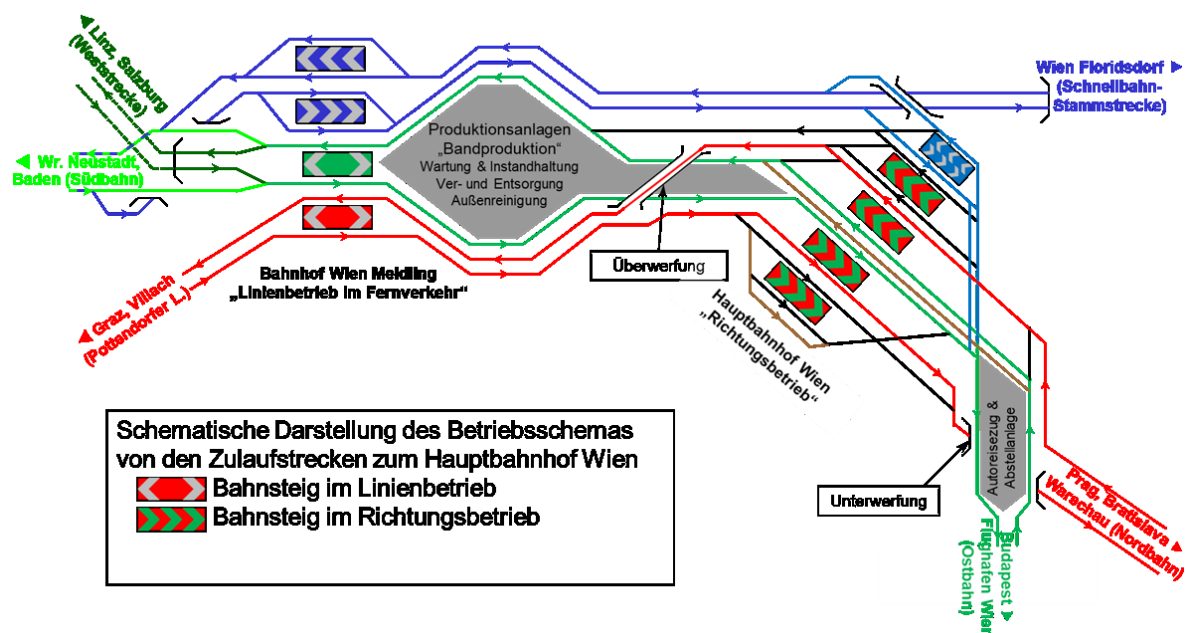


Abbildung 2 Schematische Darstellung des Betriebsschemas von den Zulaufstrecken zum Wien Hbf (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG)

Zu Frage 5:

- *Wie viel kosten die fehlenden Weichen im Bahnhof Meidling, die einen kundenfreundlichen bahnsteiggleichen Umstieg von Westen nach Süden sowie von Süden nach Westen ermöglichen würden, im Vergleich zu den Umbaukosten, die der Umbau des gesamten Bahnhofs Meidling im Zuge seiner Modernisierung und Anpassung an den Lainzer-Tunnel Verkehr gekostet hat, und im Vergleich zu den Errichtungskosten des Bahnhofes Wien?*

Bei der seinerzeit durchgeführten Umgestaltung des Bahnhofs Meidling wurde auch aus heutiger Sicht die sinnvollste Bahnsteigkonfiguration gewählt, die bei den dortig sehr begrenzten Platzverhältnissen wirtschaftlich umsetzbar wäre.

Der Bahnhof Meidling ist derjenige Fernverkehrsbahnhof Österreichs mit den meisten Zugfahrten je Bahnsteigkante. In vielen Fällen fahren Züge über unterschiedliche Strecken zur gleichen Zeit ein und aus. Bei der Konzeption der Bahnstreckenkombination war deshalb das Hauptaugenmerk darauf zu legen, die Betriebsabläufe möglichst effizient zu gestalten und das Prinzip des Linienbetriebes, das heißt möglichst einheitliche An- und Abfahrtsbahnsteige je bedienender Strecke durchgängig anzuwenden, wie es in der Beantwortung der vorhergehenden Frage erläutert wurde.

Selbstverständlich wäre es aus Kund\_innensicht wünschenswert, soweit wie möglich bahnsteiggleiche Umstiege herzustellen – dies kann aber aus den oben genannten Gründen und des dichten Zugbetriebes am Bahnhof Meidling oftmals nicht gewährleistet werden.

Zu Frage 6:

- *Wie lauten die Pläne für die Umsteigemöglichkeiten zwischen Zügen aus dem Süden nach Westen bzw. aus dem Westen nach Süden am Bahnhof Meidling, damit die Anschlusszüge aufgrund der langen Umsteigewege bei geringfügigen Verspätungen nicht mehr versäumt werden?*

Wie ich schon in meiner Beantwortung zu den Fragepunkten 3 und 4 erläutert habe, stellt die derzeitige Situation am Bahnhof Meidling einen Zwischenzustand dar. Nach dem Ausbau der Pottendorfer Linie und der Inbetriebnahme von Semmering-Basistunnel und Koralmbahn ist geplant, die Südstrecken-Fernverkehrszüge künftig über die Pottendorfer Linie zu führen, damit auf der bestehenden Südbahn zwischen Wien und Wr. Neustadt der Nahverkehr verdichtet werden kann.

Die Südstrecken-Fernverkehrszüge werden deshalb künftig im Regelfall auf den Bahnsteigen der Pottendorfer Linie (Bahnsteige 7 und 8) halten. Ein bahnsteiggleicher Übergang zu den Bahnsteigen des Lainzer Tunnels (Bahnsteige 5 und 6) wird dann nicht mehr möglich sein. Damit ein Umstieg gewährleistet bleibt, wurden bei der Planung der künftigen Verkehrsdiensle die von der ÖBB-Infrastruktur AG für den Bahnhof Meidling festgelegten Mindestübergangszeiten eingehalten.

Zu Frage 7:

- *Welche Maßnahmen - wie Ausbau für entsprechende Geschwindigkeiten, Anzahl der Gleise, wichtige Ein- und Ausbildungen anderer Strecken, Bahnhöfe, künftige Fahrzeiten sowie geplanter Fertigstellungstermin sind an der bestehenden Südbahn zwischen Wien Meidling und Wiener Neustadt geplant?*

Nach dem derzeit laufenden Ausbau der Pottendorfer Linie ist angedacht, den Fern- und Güterverkehr großteils auf diese Strecke zu verlegen, damit auf der bestehenden Südbahn der Nah- und Regionalverkehr ausgebaut werden kann. Diesbezüglich ist beispielsweise geplant, dass in den derzeitigen Fahrlagen von Fernverkehrszügen zwischen Wien und Wr. Neustadt künftig schnelle Nahverkehrszüge mit zusätzlichem Halt in Baden verkehren. Die künftigen Fahrzeiten werden sich nicht maßgeblich von den heutigen Fahrzeiten unterscheiden, da auf der Strecke bereits derzeit größtenteils eine Geschwindigkeit von 160 km/h zulässig ist.

Langfristig ist gemäß dem Zielnetz 2025+ der ÖBB-Infrastruktur AG vorgesehen, den Abschnitt zwischen Wien Meidling und Mödling viergleisig auszubauen, damit dort ein U-Bahn-ähnlicher S-Bahnverkehr eingeführt werden kann. Dazu laufen bereits Voruntersuchungen, die Finanzierung von Baumaßnahmen ist derzeit allerdings noch nicht sichergestellt.

Ich werde mich jedenfalls für die Sicherstellung der bundesseitigen Finanzierung dieses für den Südraum Wiens äußerst wichtigen Vorhabens einsetzen.

#### Zu den Fragen 8 und 9

- *Welche Maßnahmen - wie der Ausbau für entsprechende Geschwindigkeiten, Anzahl der Gleise, wichtige Ein- und Ausbindungen anderer Strecken, Bahnhöfe, künftige Fahrzeiten sowie geplanter Fertigstellungstermin - sind dabei an der Pottendorfer Linie (innere und äußere bitte gesondert behandeln) geplant?*
- *Wie erfolgt künftig die Einbindung der Pottendorfer Linie an die Südbahn?*

Derzeit laufen die Bauarbeiten für den vollständig zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie zwischen Wien und Wr. Neustadt als Entlastung der bestehenden Südbahn über Baden. Im Zuge dessen wird auch die Geschwindigkeit auf der Pottendorfer Linie angehoben, abschnittsweise auf bis zu 200 km/h.

Auf Wiener Stadtgebiet ist der Ausbau der Pottendorfer Linie bereits weitestgehend abgeschlossen. Derzeit in Planung ist der zweigleisige Ausbau des einzig noch ausständigen kurzen Abschnittes von Wien Meidling zum Knoten Altmannsdorf, für welchen eine Inbetriebnahme Ende 2023 vorgesehen ist.

Der an die Wiener Stadtgrenze anschließende Abschnitt Wien Blumenthal – Münchendorf konnte im Dezember 2019 in Betrieb genommen werden. Derzeit laufen die Bauarbeiten am Abschnitt Münchendorf – Wampersdorf, für welchen mit einer Inbetriebnahme mit Ende 2023 gerechnet wird.

Der Abschnitt Wampersdorf – Wr. Neustadt ist derzeit bereits zweigleisig ausgebaut, muss aber teilweise an die künftigen Anforderungen angepasst werden. Eine Streckenattraktivierung ist deshalb ebenfalls bis Ende 2023 vorgesehen. Im Zuge dessen soll die Geschwindigkeit auf diesem Abschnitt auf bis zu 160 km/h angehoben werden.

Die Fahrzeit für Fernverkehrszüge über die Pottendorfer Linie soll nach Fertigstellung der Maßnahmen ca. 25 Minuten betragen.

Weiterführende Maßnahmen im Knoten Wiener Neustadt werden derzeit im Zusammenhang mit der geplanten Modernisierung der Wiener S-Bahn-Stammstrecke und den dann möglichen attraktiveren Takten, welche Fahrplananpassungen im Nahverkehr bedingen, evaluiert.

### Zu Frage 10

- *Welche Maßnahmen - wie der Ausbau für entsprechende Geschwindigkeiten, Anzahl der Gleise, wichtige Ein- und Ausbindungen anderer Strecken, Bahnhöfe, künftige Fahrzeiten sowie geplanter Fertigstellungstermin - sind dabei an der Inneren Aspangbahn geplant?*

Die ÖBB-Infrastruktur AG führt im Rahmen von anstehenden Reinvestitionen laufend Verbesserungen an der Bahnstrecke durch. Die Bahnsteige entlang der Bahnstrecke sollen in den kommenden Jahren sukzessive erneuert werden.

Ich darf hier festhalten, dass bereits in den vergangenen Jahren das Verkehrsangebot entlang der inneren Aspangbahn deutlich ausgeweitet wurde. Weiters sind mittelfristig deutliche Ausweitung der Verkehre auf der Inneren Aspangbahn (lückenloser Stundentakt auch am Wochenende sowie Betriebszeiterweiterung am Abend) geplant.

### Zu Frage 11:

- *Wie erfolgt künftig die Einbindung der Inneren Aspangbahn an die Südbahn bzw. im Wiener Raum?*

Derzeit gibt es keine konkreten Projekte zur Änderung der Einbindung der inneren Aspangbahn im Wiener Raum.

Die innere Aspangbahn bindet derzeit im Raum Kledering direkt in die bestehende hoch ausgelastete Ostbahn ein. Aktuell führt die ÖBB-Infrastruktur AG gemeinsam mit den betroffenen Ländern Untersuchungen über eine langfristige Entflechtung der Verkehre innere Aspangbahn/Ostbahn durch, in welcher unterschiedliche Optionen der Einbindung bzw. Entflechtung betrachtet werden.

### Zu Fragen 12:

- *Lassen sich nach den Ihnen vorliegenden Daten und Fakten bezüglich Straßenverkehrszählungen parallel zu den Eisenbahnzubringerstrecken (Gutensteiner Bahn, Puchberger Bahn, äußere Aspangbahn, Mattersburger Bahn) der Südbahn bei Wiener Neustadt Schlüsse ziehen, dass für diese "Nebenstrecken" großes Potential bestünde, wenn das Bahnangebot entsprechend gut wäre? Wie viele PKW fahren längs dieser Strecken pro Tag bahnparallel?*

Diesbezüglich möchte ich darauf hinweisen, dass für Investitionsentscheidungen bezüglich des Ausbaus von Bahnstrecken von der ÖBB-Infrastruktur AG grundsätzlich sogenannte Potential- und Umfeldanalysen durchgeführt werden. Im Rahmen dessen werden umfangreiche verkehrliche Untersuchungen angestellt.

Als Beispiel kann hier die Mattersburger Bahn angeführt werden. Diese Bahnstrecke soll bis Ende 2026 elektrifiziert und attraktiviert werden, damit auch nach Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels Züge von Sopron über Mattersburg nach Wien durchgebunden werden können und das Verkehrsangebot ausgebaut werden kann. Im in den Untersuchungen unterstellten Planfall (Attraktivierung und Elektrifizierung der Bahnstrecke, Ausbau des Verkehrsangebotes) wird eine Steigerung der Fahrgastzahlen auf der Mattersburger Bahn von derzeit 3.100 um +84% auf 5.700 Fahrgäste prognostiziert.

Generell möchte ich festhalten, dass das Fahrgastpotential auf den einzelnen Strecken nicht allein vom Verkehrsangebot abhängt, sondern insbesondere auch von der Bevölkerungsdichte entlang der Strecke, der Lage der Verkehrsstationen zu den Siedlungen, dem Ausbauzustand der Straßeninfrastruktur und der Linienführung der Strecke.

Meinem Ressort liegen systematisch nur Daten zum Pkw-Aufkommen auf Straßen von überregionaler Bedeutung vor; die den Bahnlinien parallele Straßen sind damit nicht ausreichend abgedeckt. Die oben genannten Potential- und Umfeldanalysen sind für die Investitionsentscheidungen besser geeignet als Belastungszahlen paralleler Straßen.

Zu den Fragen 13 und 14:

- *Gilt auch für Sie als zuständige Bundesministerin, dass - wie im Zielnetz 2025+ der ÖBB (Anhang Seite 17) festgelegt wurde - der Streckenabschnitt Pernitz-Muggendorf-Gutenstein, die Strecken Bad Fischau/Brunn - Puchberg am Schneeberg und Aspang-Fehring künftig nicht mehr für den Regionalzugverkehr vorgesehen ist und dass die Güterverkehrsbedienung des Rigips-Tagbau-Bergwerkes in Pfenningbach bei Puchberg am Schneeberg sowie die Holztransporte von Gutenstein - wie im Zielnetz 2025+ der ÖBB (Anhang Seite 18) festgelegt wurde – nicht auf der Schiene erfolgen soll?*
- *Liegen Ihnen Daten und Fakten von Zählergebnissen vor, die darauf hinweisen, dass eine Ausweitung des Angebotes auf Schiene auf der in Frage 13) genannten "Nebenstrecken" zu einer höheren Nutzung und damit zu einer Verringerung des Individualverkehrs auf der Straße führen würde?*
  - a. Wenn ja, welche Pläne liegen seitens des Verkehrsministeriums vor, die genannte Nebenbahn zu attraktivieren und als Anschlussbahn einzubinden?*
  - b. Wenn nein, inwiefern sind Bedarfserhebungen im Sinne der Verringerung des Individualverkehrs auf der Straße geplant?*

Das derzeit gültige Zielnetz 2025+ stellt eine der wesentlichen Grundlagen für den Ausbau des Bahnnetzes in Österreich dar. Wie im Regierungsprogramm festgehalten ist, strebe ich jedoch eine Weiterentwicklung hin zu einem Zielnetz 2040 an.

Eine Auflassung der in Niederösterreich gelegenen oben genannten Bahnstrecken steht nicht zur Diskussion, da im Jahr 2019 zwischen dem damaligen BMVIT, dem Land Niederösterreich und der ÖBB-Infrastruktur AG diesbezüglich eine umfangreiche Vereinbarung abgeschlossen wurde. Bezüglich der Strecke Aspang – Fehring stehen noch Verhandlungen mit dem Land Steiermark an.

Für nähere Informationen zu den genannten Themen einschließlich der Frage nach den Fahrgastpotentialen, siehe meine Beantwortung der parlamentarischen Anfragen

- „Weiterentwicklung öffentlicher Verkehr“ (880/AB) unter [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/AB/AB\\_00880/index.shtml](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/AB/AB_00880/index.shtml) und
- „Petition gegen das Ende der Thermenbahn“ (587/AB) unter [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/AB/AB\\_00587/index.shtml](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/AB/AB_00587/index.shtml)

Zu Frage 15

- *Sind nach den Ihnen vorliegenden Fakten unabhängig von den in der Tabelle von den ÖBB genannten Investitionen Elektrifizierungen der in Wiener Neustadt einmündenden Seitenlinien geplant (Mattersburger Bahn, Äußere Aspangbahn, Puchberger Bahn, Gutensteiner Bahn)?*

Grundsätzlich strebt das BMK im Sinne des Regierungsprogrammes und des Kampfes gegen den Klimawandel gemeinsam mit der ÖBB eine weitestgehende Dekarbonisierung des Bahnverkehrs am Netz der ÖBB bis 2035 an. Bereits derzeit wird rund 90 % der Verkehrsleistung



am ÖBB-Netz elektrisch erbracht. Die aktuell mit dem BMF in Verhandlung befindliche Elektrifizierungsstrategie sieht dazu einen Mix aus streckenseitigen und fahrzeugseitigen Lösungen (z.B. Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien) vor.

Streckenseitig soll laut Regierungsübereinkommen der Elektrifizierungsgrad längerfristig von derzeit 73% auf 90% erhöht werden. Dazu sollen in einer ersten Phase diejenigen Strecken elektrifiziert werden, für die eine streckenseitige Elektrifizierung jedenfalls die sinnvollste und wirtschaftlichste Lösung darstellt. Dies sind insbesondere Strecken der Transeuropäischen Netze für Verkehr (TEN-V), Strecken mit einem bereits derzeit dichten Takt im Personenverkehr, Strecken von maßgeblicher Bedeutung für den Güterverkehr und Strecken, denen eine Bedeutung als Umleitungsstrecken zukommt – im Sinne der Schaffung von Systemresilienz im Bahnnetz.

Die Auswahl der Strecken für die erste Phase steht daher im Wesentlichen bereits fest. Die Auswahl von Strecken für die zweite Phase des Elektrifizierungsprogrammes steht noch nicht fest und wird erst in den kommenden Jahren erfolgen. Grund dafür ist, dass die Ergebnisse der derzeit laufenden und geplanten Pilotprojekte zu Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien (z.B. „Cityjet Eco“ und Wasserstoff-Triebwagen) berücksichtigt werden sollen. Im derzeit gültigen Rahmenplan 2018-2023 ist bereits die Elektrifizierung der Mattersburger Bahn vorgesehen (die Strecke ist im TEN-V Gesamtnetz enthalten), wie bereits weiter oben erläutert wurde. Die übrigen genannten Strecken sind nicht für die erste Phase des Elektrifizierungsprogrammes vorgesehen, werden aber für die zweite Phase evaluiert.

#### Zu Frage 16

- *Welche Maßnahmen - wie Ausbau für entsprechende Geschwindigkeiten, Anzahl der Gleise, Bahnhöfe, künftige Fahrzeiten, geplanter Fertigstellungstermin - sind an der Semmering Bergstrecke nach Errichtung des Basistunnels geplant?*

Die Semmering-Bergstrecke wird auch nach der Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels eine wichtige Rolle als Umleitungsstrecke im Fall von Wartungsarbeiten und als Strecke für den Regionalverkehr spielen. Es werden derzeit laufend Investitionen in die Semmering-Bergstrecke getätigt, wie beispielsweise die Sanierung der historischen Viadukte oder die Modernisierung der Verkehrsstationen.

Es ist vorgesehen, dass auch nach Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels weiters laufend Investitionen in die Strecke getätigt werden, insbesondere Reinvestitionen, wenn Anlagen am Ende ihrer technischen Nutzungsdauer anlangen und ersetzt werden müssen. Alle Maßnahmen erfolgen in Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt. Eine Erhöhung der Geschwindigkeiten auf der Semmering Bergstrecke ist nicht geplant; zur Verkürzung der Fahrzeiten über diese Achse wird der Semmering-Basistunnel errichtet.

#### Zu den Frage 17 und 18

- *Welche Maßnahmen - wie der Ausbau für welche Geschwindigkeiten, Bahnhöfe, künftige Fahrzeiten, geplanter Fertigstellungstermin - sind für die Südbahn im Mürztal geplant?*
- *Welche Maßnahmen - wie der Ausbau für welche Geschwindigkeiten, Anzahl der Gleise, wichtige Ein- und Ausbindungen anderer Strecken, Bahnhöfe, künftige Fahrzeiten, geplanter Fertigstellungstermin - sind für die Südbahn im Murtal südlich von Bruck an der Mur geplant?*

Ziel der Maßnahmen in den Abschnitten Mürzzuschlag – Bruck an der Mur und Bruck an der Mur – Graz auf der bestehenden Südbahn ist es, die Bahnstrecke für die Anforderungen nach Fertigstellung des Semmering-Basistunnels zu adaptieren. Mit dem Semmering-Basistunnel können künftig aufgrund des dann bestehenden Flachbahn-Charakters 740m lange Güterzüge geführt werden. Für das künftige Betriebskonzept ist es deshalb notwendig, Bahnhöfe in regelmäßigen Abständen mit entsprechend langen Überholgleisen auszustatten. Damit können die Güterzüge von Personenfernverkehrszügen überholt werden und die betrieblichen Abläufe optimiert werden.

Weiters wird die Sicherheit erhöht, indem die Anzahl der Eisenbahnkreuzungen reduziert und die Betriebsführung durch den Einsatz von elektronischen Stellwerken modernisiert wird. Im Sinne des im Regierungsprogramm verankerten Ausbaus von Bahnhöfen zu modernen Mobilitätsdrehscheiben werden sukzessive Verkehrsstationen attraktiviert, barrierefrei und mit modernen Kundeninformationssystemen ausgestattet sowie das Bike&Ride und Park&Ride-Angebot erweitert. Diesbezüglich besteht eine gute Zusammenarbeit zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG, dem Land Steiermark und den betroffenen Standortgemeinden. Konkret sind folgende Maßnahmen geplant:

Bahnhof/Verkehrsstation	Maßnahmen	Geplante Fertigstellung
Mürzzuschlag	Barrierefreiheit; Erweiterung P&R; Vorplatzgestaltung samt Busanbindung	2024
Wartberg	Barrierefreiheit; Erweiterung P&R; Vorplatzgestaltung samt Busanbindung	2024
Allerheiligen	Barrierefreiheit; Erweiterung P&R;	2020
Kapfenberg	Barrierefreiheit; Erweiterung P&R; Vorplatzgestaltung samt Busanbindung	2020

Weiters werden regelmäßig Reinvestitionsmaßnahmen in die Strecke getätigt, das heißt, wenn Anlagen wie Gleise, Oberleitung, Brücken etc. am Ende ihrer Nutzungsdauer angelangt sind, werden diese entsprechend dem Stand der Technik durch neue Anlagen ersetzt.

Eine Anhebung der Geschwindigkeit ist nur punktuell im Bestand (z.B. im Bhf. Wartberg) zur Fahrplanstabilisierung vorgesehen. Ansonsten reichen die derzeit möglichen Geschwindigkeiten für den integrierten Taktfahrplan aus, der nach Fertigstellung der Koralmbahn und des Semmering-Basistunnels in der Steiermark und Kärnten eingeführt werden kann. Die künftigen Fahrzeiten auf diesem Streckenabschnitt entsprechen deshalb weitestgehend den heutigen Fahrzeiten. Eine maßgebliche Anhebung der Streckengeschwindigkeit wäre nur mit umfangreichen Neutrassierungen der Bahnstrecke möglich, die einen sehr hohen finanziellen Aufwand verursachen würden.

#### Zu Frage 19

- *Welche -unabhängig von den in der Tabelle genannten Investitionen - Maßnahmen sind an der Strecke Bruck an der Mur -Leoben -St. Veit a. d. G. - Klagenfurt geplant und ist insbesondere ein partieller Gleisrückbau vorgesehen?*

Die bestehende Strecke Bruck an der Mur – Leoben – St. Veit a.d.G. – Klagenfurt wird auch nach der Inbetriebnahme der Koralmbahn ein wichtiges Element im österreichischen Hochleistungsstreckennetz und dem TEN-V-Netz der Europäischen Union bleiben.

Im Fernverkehr wird die Strecke auch nach Inbetriebnahme der Koralmbahn über die geplanten Interregio-Verbindungen (Graz -) Bruck an der Mur – Unzmarkt – Klagenfurt weiterbedient. Die Interregio-Verbindungen stellen den Ersatz für die künftig über die Koralmbahn gerouteten hochrangigen Fernverkehrszüge dar. In besonders nachfragestarken Zeiträumen (bspw. Freitag Nachmittag und Sonntag Abend) sind auch nach der Eröffnung der Koralmbahn direkte Verbindungen Wien – Bruck an der Mur – Leoben – St. Veit an der Glan – Villach vorgesehen.

Das Angebot wird im Vergleich zum Status quo deutlich ausgebaut, zumal ein Interregio-Studentakt Bruck an der Mur – Unzmarkt – Klagenfurt geplant ist, welcher sich zwischen Bruck an der Mur und Judenburg mit dem S-Bahnverkehr auf einen Halbstundentakt ergänzt und zusätzliche Halte bedient werden können. Meine Expert\_innen erwarten, dass die Region durch dieses verbesserte Angebot deutlich profitieren wird.

Auch im Güterverkehr wird die Strecke nach wie vor von hoher Bedeutung bleiben. Es wird erwartet, dass kürzere, leichtere Güterzüge weiterhin über den Neumarkter Sattel geroutet werden und die Strecke somit als Teil eines viergleisigen Systems zwischen Bruck an der Mur und Klagenfurt gesehen werden kann. Die Strecke ist auch für den Fall von Einschränkungen im Bereich der Koralmbahn wichtig – wie sie beispielsweise im Fall von regelmäßigen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten auftreten. In diesen Fällen dient die Strecke Bruck an der Mur – Unzmarkt – Klagenfurt zur Umleitung von Güterzügen im Sinne eines systemresilienten Bahnnetzes.

Die ÖBB-Infrastruktur AG wird in den nächsten Jahren weiterhin regelmäßig Reinvestitionsmaßnahmen in die Strecke tätigen, das heißt, wenn Anlagen wie Gleise, Oberleitung, Brücken etc. am Ende ihrer Nutzungsdauer angelangt sind, werden diese entsprechend dem Stand der Technik durch neue Anlagen ersetzt. Auch die Erhöhung der Sicherheit durch Reduktion der Eisenbahnkreuzungen und den Einsatz elektronischer Stellwerkstechnologie ist schrittweise vorgesehen.

Analog zu den Abschnitten Mürzzuschlag - Bruck an der Mur und Bruck an der Mur – Graz ist ein Ausbau von Verkehrsstationen zu Mobilitätsdrehscheiben im Sinne des Regierungsprogrammes wie folgt geplant:

Bahnhof/Verkehrsstation	Maßnahmen	Geplante Fertigstellung
Hst Bruck Stadtwald	Neuerrichtung Haltestelle	2026
Hst Leoben Lerchenfeld	Neuerrichtung Haltestelle	2021
Bhf. Niklasdorf	Erweiterung P&R-Anlage	2025
Bhf. Kraubath	Schienenfreier Zugang	2028
Bhf. Unzmarkt	Erweiterung P&R-Anlage	2022
Bhf. St. Veit a.d.Glan	Erweiterung P&R-Anlage	2022

Ein partieller Rückbau von Streckengleisen ist derzeit aufgrund der oben erläuterten Umstände nicht geplant.

Zu Frage 20

- *Mit welchen Nutzeneffekten (Fahrzeitbeschleunigung in Minuten, Fahrplanverdichtung) für die Reisenden und für den Güterverkehr (Kapazitäten, zusätzliche Bedienungen) ist durch die geplanten Maßnahmen an den einzelnen Strecken, die von den Fragen 10-19 betroffen sind, zu rechnen?*

Im Personenverkehr werden sich durch die Infrastrukturmaßnahmen und den damit verbundenen geplanten Verbesserungen im Verkehrsangebot im Zeitraum nach Inbetriebnahme von Koralmbahn und Semmering-Basistunnel exemplarisch an folgenden Relationen positive Nutzeneffekten ergeben:

<b>Relation</b>	<b>Fahrzeit 2020</b>	<b>Frequenz 2020</b>	<b>Fahrzeit nach SBT</b>	<b>Frequenz nach SBT</b>
Wien* – Graz	02:30	Stündlich (1x/h)	01:45 / 01:55	Stündlich / stündlich (insgesamt 2x/h)
Wien* – Leoben	01:55 / 02:15	Zweistündlich / stündlich (insgesamt 1,5x/h)	01:25 / 01:30	Stündlich / stündlich (insgesamt 2x/h)
Wien* – Judenburg	02:25 / 03:00	Zweistündlich / zweistündlich (insgesamt 1x/h)	02:10	Halbstündlich (2x/h)
Graz – Leoben	00:45 / 00:50	Zweistündlich / stündlich (insgesamt 1,5x/h)	00:45 / 00:50 / 01:00	Zweistündlich / zweistündlich / stündlich (insgesamt 2x/h)
Graz - Judenburg	01:30 / 01:40	Zweistündlich / zweistündlich (insgesamt 1x/h)	01:25 / 01:40	Stündlich / stündlich (insgesamt 2x/h)

\* Fahrzeiten von Wien Meidling

Betreffend den Güterverkehr bzw. generell die Kapazitäten und Auslastung des Netzes ist in den nachfolgenden Grafiken eine Gegenüberstellung der prognostizierten Kapazitätsauslastung ohne und mit dem Investitionsprogramm gemäß Rahmenplan 2018-2023 dargestellt, letzteres beinhaltet die vorhin erläuterten geplanten Ausbauprojekte.

Kapazitätsauslastung  
 Infrastruktur Bestand 2017  
 Verkehrsprognose 2025+

— > 100% Kapazitätsauslastung  
— > 80% und < 100 % Kapazitätsauslastung  
— < 80% Kapazitätsauslastung  
— Keine Kapazitätsauswertung

Die Kapazitätsauslastung wurde über eine 24 Stunden-Betriebszeit gemessen.

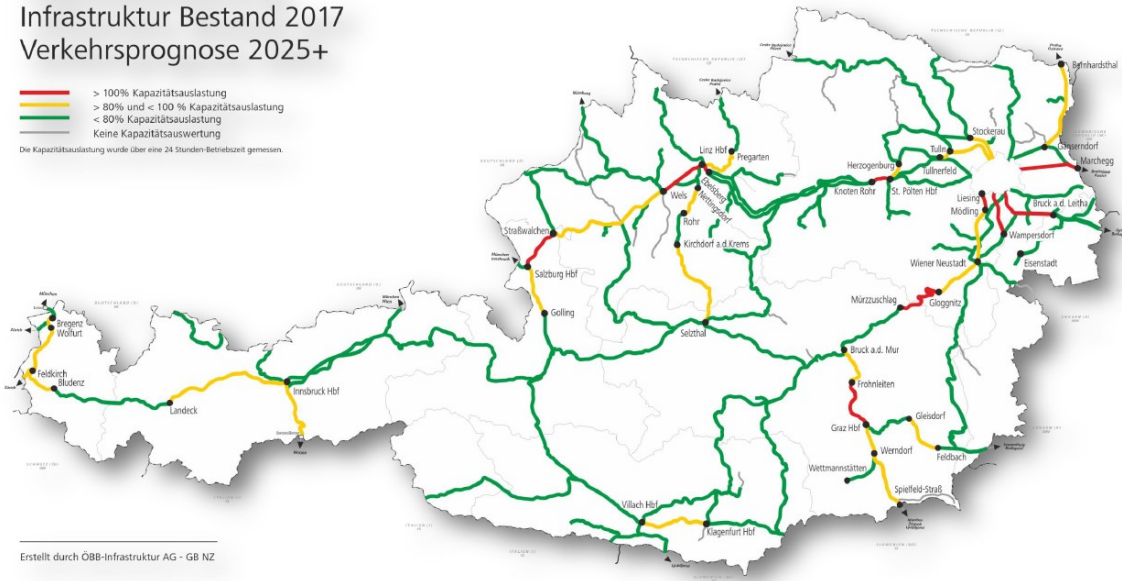


Abbildung 3: Kapazitätsauslastung Infrastruktur Bestand 2017, Verkehrsprognose 2025+ (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG, Stand 2018)

Kapazitätsauslastung  
 Infrastruktur Projekte gem. RPL 2018-2023  
 Verkehrsprognose 2025+

— > 100% Kapazitätsauslastung  
— > 80% und < 100 % Kapazitätsauslastung  
— < 80% Kapazitätsauslastung  
— Keine Kapazitätsauswertung

Die Kapazitätsauslastung wurde über eine 24 Stunden-Betriebszeit gemessen.

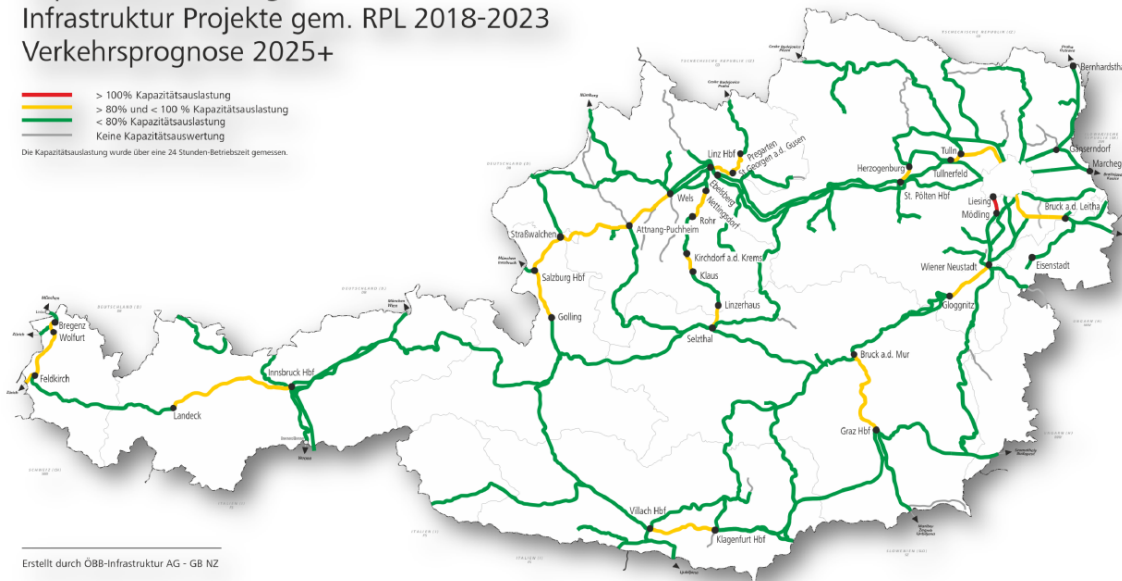


Abbildung 4: Kapazitätsauslastung Infrastruktur mit Projekten gem. Rahmenplan 2018-2023, Verkehrsprognose 2025+ (Quelle: ÖBB-Infrastruktur AG, Stand 2018)

Zu Frage 21

- *Wie lange werden die jetzt geplanten Maßnahmen (partielle Bahnhofgleisbauten, Sicherungsanlagen usw.) zwischen Bruck an der Mur und Graz nach dem Zusammentreffen der Pontebbana-Achsen-Verkehre, welche durch die Neue Südbahn stark wachsen*

*werden, der Pyhrn-Achsen-Verkehre und des zunehmenden steirischen Nahverkehrs ausreichen, um das Verkehrswachstum zu bewältigen?*

Der Abschnitt Bruck an der Mur – Graz wird zweifellos in Zukunft eine stärkere Bedeutung für den Bahnverkehr gewinnen. Dies liegt daran, dass der hochrangige Fernverkehr Ostösterreich – Kärnten künftig vermehrt über Graz geführt wird und sich dadurch auf diesem Abschnitt Südstrecke und Pyhrn-Schober-Achse überlagern.

Auf der Strecke Bruck an der Mur – Graz wird deshalb eine hohe Auslastung erwartet, für den Prognosehorizont 2025+ - und damit nach Inbetriebnahme und unter Berücksichtigung der Effekte von Koralmbahn und Semmering-Basistunnel wird die Auslastung der Strecke auf 80-100 % geschätzt, es wird aber noch keine Überlastung geben. Dies wird auch dadurch sichergestellt, dass bereits in den letzten Jahren Bahnhofsumbauten samt Blockstellenverdichtungen zur betrieblichen Optimierung umgesetzt wurden und auch weitere derartige Maßnahmen bis 2027 eingeplant sind.

Aus heutiger Sicht erscheint es aber wahrscheinlich, dass langfristig – jedoch erst deutlich nach Inbetriebnahme von Semmering-Basistunnel und Koralmbahn – ein weiterer Ausbau der Strecke Bruck – Graz zur Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten notwendig sein könnte. Dies ist insbesondere auch in Zusammenhang mit dem längerfristig geplanten Ausbau der Pyhrn-Schober-Achse zu sehen. Nähere Erkenntnisse zu den prognostizierten Kapazitätsauslastungen werden mit den Ergebnissen der derzeit in Ausarbeitung befindlichen „Verkehrsprognose 2040“ erwartet. Auf Basis dieser Ergebnisse können dann gegebenenfalls weitere Maßnahmen abgeleitet werden.

#### Zu Frage 22:

- *Gibt es bereits Überlegungen für einen viergleisigen Ausbau zwischen Bruck an der Mur und Graz?*
  - a. *Wenn ja, welche konkret?*
  - b. *Wenn nein, warum nicht?*

Es gibt derzeit keine konkreten Projekte für einen viergleisigen Ausbau zwischen Bruck an der Mur und Graz, es gab jedoch in der Vergangenheit mehrmals Überlegungen dazu, wie z.B. eine Studie der TU Graz aus dem Jahr 2011. Wie zu Fragepunkt 1 ausgeführt, sind die Ergebnisse der Verkehrsprognose 2040 abzuwarten, bevor eine Entscheidung über die Umsetzung des Projektes getroffen wird. Strategische Vorarbeiten werden zeitgerecht veranlasst werden.

#### Zu Frage 23:

- *Für wann und wie ist die Anbindung des Flughafens Graz geplant?*

Der Flughafen Graz ist bereits heute über die bestehende S-Bahn-Station an der Südbahn gut an das Bahnnetz angebunden.

Am Flughafenast der Koralmbahn wurde eine weitere Haltestelle planerisch berücksichtigt, die aber vorerst nicht zur Ausführung kommt. Die Haltestelle könnte aber zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden.

Die Hintergründe für die Entscheidung, die Haltestelle vorerst nicht umzusetzen, werden im Folgenden kurz ausgeführt:

- Im Zuge des Ausbaus der Südstrecke soll ein integrierter Taktfahrplan eingeführt werden. Dadurch wird eine optimale Verknüpfung von Fern- und Nahverkehr an den Kno-

tenbahnhöfen ermöglicht, mit dem Ziel, die Reisezeit im öffentlichen Verkehr zu reduzieren.

- Der hochrangige Fernverkehr bedient künftig die Taktknoten in Graz und Klagenfurt jeweils zur vollen Stunde. Das bedingt, dass die sogenannte Kantenfahrzeit zwischen Graz und Klagenfurt maximal eine Stunde betragen darf, ansonsten gehen Anschlussverbindungen verloren.
- Aufgrund dessen ist die Zahl der Zwischenhalte zwischen Graz und Klagenfurt begrenzt. Zusätzlich müssen im Zuge der Fahrplanplanung bestimmte Fahrzeitreserven eingeplant werden, um in Fall von Verspätungen Anschlussbrüche zu verhindern (mit der Frage 3 wurde die Bedeutung dieser Thematik aufgezeigt). Da die Verbindung über langlaufende Fernverkehrszüge (teilweise aus Deutschland durchgebunden) bedient wird, ist dies besonders wichtig.
- Aus heutiger Sicht ist aufgrund der genannten technischen Zwänge eine systematische Bedienung des Haltes am Flughafen Graz durch den hochrangigen Fernverkehr nicht möglich. Es wäre deshalb nicht sinnvoll, eine Haltestelle zu errichten, an der kein Zug stehen bleibt.

Darüber hinaus möchte ich anmerken, dass ich im Sinne des Kampfes gegen den Klimawandel eine Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene anstrebe. Die Fahrzeiten vom Flughafen Wien nach Graz und Klagenfurt werden sich mit der Inbetriebnahme des Semmering-Basistunnels und der Koralmbahn deutlich reduzieren.

#### Zu Frage 24:

- *Welche Infrastruktur-Investitions-Maßnahmen sind für die GKB geplant (Ausbau für welche Geschwindigkeiten, Anzahl der Gleise, Elektrifizierungen, wichtige Ein- und Ausbindungen anderer Strecken, Bahnhöfe, künftige Fahrzeiten, geplanter Fertigstellungstermin)?*

Die GKB ist eine wichtige regionale Schieneninfrastruktur für die Steiermark, die den Zentralraum Graz mit der Region Voitsberg / Köflach und dem Bezirk Deutschlandsberg verbindet. 3 S-Bahn-Linien der GKB verbinden die Region Weststeiermark mit dem Zentralraum Graz und befördern ca. 6,2 Millionen Fahrgäste. Auf den S-Bahn-Linien der GKB werden 1,7 Mio. Zugkilometer oder 34.800 Zugfahrten pro Jahr erbracht.

Die GKB ist daher ein wichtiger Bestandteil des S-Bahnsystems Steiermark, wobei in diesem Zusammenhang besonders die Verbindungen vom Hauptbahnhof Graz nach Wies-Eibiswald (S6/S61) und von Graz nach Köflach (S7) zu nennen sind. Die Verbindungen werden derzeit grundsätzlich mit einem 1h-Takt, mit einem 1/2h-Takt in der Hauptverkehrszeit sowie einem 2h-Takt an Sonn- und Feiertagen bedient.

Um den Schienenverkehr auf der GKB zu verbessern, sind für den Bereich Infrastruktur die Erneuerung und der Ausbau der Bahninfrastruktur, die Modernisierung der Sicherheitstechnik, Maßnahmen für die Eisenbahnkreuzungssicherheit und vor allem die stufenweise Elektrifizierung des gesamten Streckennetzes erforderlich.

Die wesentlichen Vorteile der Elektrifizierung sind:

- Massive Angebotsausweitungen mit einem durchgängigen 30-Minuten-Takt werden ermöglicht
- Dichtere Haltestelleninfrastruktur und bessere Anbindung an den Nah- und Fernverkehr

- Ermöglichung einer annähernden Verdoppelung der aktuellen Fahrgastzahlen
- Die Elektrifizierung erfolgt abgestimmt mit der Modernisierung und dem Ausbau der Stellwerkstechnik

Die Elektrifizierung ist in 2 Phasen vorgesehen. Die erste Ausbauphase betrifft die Elektrifizierung vom ÖBB-Bahnhof in Wettmannstätten bis zum Bhf. Wies-Eibiswald und des Graz Köflacherbahnhofes. Die zweite Ausbauphase bezieht sich auf den Rest des GKB-Streckennetzes in der Weststeiermark.

Die Inbetriebnahme der 1. Phase wird voraussichtlich bis 2025/2026 erfolgen, die Inbetriebnahme der 2. Phase ist für 2028 vorgesehen.

#### Zu Frage 25:

- *Welche Infrastruktur-Investitions-Maßnahmen sind für die Lavanttalbahn nördlich des Bahnhofes St. Paul im Lavantal geplant (Ausbau für welche Geschwindigkeiten, Anzahl der Gleise, Elektrifizierungen, wichtige Ein- und Ausbindungen anderer Strecken, Bahnhöfe, künftige Fahrzeiten, geplanter Fertigstellungstermin)?*

Im Zuge des Baus der Koralmbahn ist die Elektrifizierung der Lavanttalbahn von der Koralmbahn bis Wolfsberg bereits im Bau und soll bis Ende 2023 fertiggestellt werden. Die Fahrzeit von Wolfsberg nach Klagenfurt wird sich mit Inbetriebnahme der Koralmbahn von derzeit 1 Stunde 26 Minuten auf ca. 40 Minuten verkürzen.

Für nähere Informationen siehe dazu die Unterlagen zum Eisenbahnrechtlichen Verfahren des BMK unter

<https://www.bmk.gv.at/themen/eisenbahn/verfahren/koralmbahn/lavanttalbahn.html> sowie die Printproduktionen der ÖBB-Infrastruktur AG unter <https://infrastruktur.oebb.at/de/projekte-fuer-oesterreich/bahnstrecken/suedstrecke-wien-villach/koralmbahn/rund-um-den-bau/printproduktionen-kab/dokument?datei=08+%7C+Bauinfo+Lavanttalbahn>)

#### Zu Frage 26:

- *Ist Ihnen bekannt, dass die Trasse südlich von St. Paul im Lavantal gelegenen Lavanttalbahnabschnittes als Bahnverbindung Richtung Süden bis 2007 bedient wurde und nach der Einstellung an ein deutsches Abtragsunternehmen verkauft und 2016 abgetragen wurde?*

Gemäß § 28 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) kann ein Eisenbahnunternehmen einen Antrag auf vorübergehende oder dauernde Einstellung des Betriebes stellen, wenn die Weiterführung des Betriebes einer öffentlichen Eisenbahn wirtschaftlich nicht mehr zumutbar ist. Dem Antrag sind entsprechende Unterlagen zur Begründung der wirtschaftlichen Unzumutbarkeit beizugeben. Gemeinsam mit dem Antrag ist auch das Ergebnis einer zumindest drei Monate dauernden öffentlichen Interessent\_innensuche vorzulegen, um darzulegen, dass Bemühungen um eine Übernahme der Eisenbahnstrecke zu kaufmännisch gerechtfertigten Bedingungen erfolglos geblieben sind.

Vor Erteilung der Bewilligung hat die zuständige Behörde den von der Einstellung der Strecke betroffenen Landeshauptmännern bzw. Landeshauptfrauen im Rahmen des gesetzlich vorgesehenen Anhörungsrechtes die Möglichkeit zur Stellungnahme einzuräumen. Im Rahmen die-



ser Anhörung kann der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau z.B. die berührten Gemeinden oder einzelne berührte Fachabteilungen des Amtes der Landesregierung einbeziehen und deren Interessen und Vorbringen in die Stellungnahme einfließen lassen.

Bei Vorliegen der in § 28 EisbG genannten Voraussetzungen hat die Behörde die Einstellung zu genehmigen. Einen Ermessensspielraum sieht das Gesetz diesbezüglich nicht vor.

Im konkreten Fall stellte die ÖBB-Infrastruktur AG am 17. Mai 2011 bei der Obersten Eisenbahnbehörde einen entsprechenden Antrag auf dauernde Einstellung des Streckenteiles von km 66,636 bis km 79,474 der ÖBB-Strecke St. Paul – Lavamünd. In dem Antrag wurden die finanziellen Aufwendungen seitens der ÖBB dargestellt und wurde auch eine erfolglose öffentliche Interessent\_innensuche hinsichtlich der gegenständlichen Strecke durchgeführt. Nach Abschluss des entsprechenden Ermittlungsverfahrens einschließlich Wahrung des Anhörungsrechtes des Landeshauptmannes von Kärnten wurde schließlich mit Bescheid vom 19. September 2011 die gänzliche und dauernde Einstellung der ÖBB-Strecke St. Paul – Lavamünd bewilligt und die Konzession insoweit für erloschen erklärt.

Das der Einstellung folgende Auflassungsverfahren fällt – bei dauernder Einstellung einer öffentlichen Eisenbahn – gemäß § 29 EisbG in die Zuständigkeit der jeweiligen Landeshauptfrau/des jeweiligen Landeshauptmannes. Im Rahmen der Auflassung ist über mögliche Nachnutzungen, wie z.B. als nicht-öffentliche Anschlussbahn, die beabsichtigten Maßnahmen zur Beseitigung oder die beabsichtigten Vorkehrungen zur Sicherung abzusprechen.

#### Zu Frage 27 bis 29:

- *Ist Ihnen bekannt, dass die zwischen Lavamünd und St. Paul im Lavanttal nunmehr angebotene Bus-Lösung keinen Taktfahrplan und keine für Rollstühle oder Kinderwagen geeigneten Niederflerbusse beinhaltet?*
- *Inwiefern ist Ihnen bekannt, dass die zwischen Lavamünd und St. Paul im Lavanttal nunmehr Bus-Fahrzeit je nach Tageszeit 17 Minuten (nur wenige Verbindungen) bis 54 Minuten beträgt?*
- *Inwiefern ist Ihnen bekannt, dass zwischen Lavamünd und St. Paul im Lavanttal nunmehr an Samstagen (heute vielfach Werktag, Einkaufstag, Arbeitstag usw.) und Sonntagen keine Busverbindung und daher keine öffentliche Verkehrsanbindung mehr besteht?*

Diese Fragen fallen nicht in die Kompetenz des BMK. Für die Planung der Busverkehre ist das Land bzw. der Verkehrsverbund zuständig.

#### Zu Frage 30:

- *Gilt auch für Sie, dass -wie im Zielnetz 2025+ der ÖBB (Anhang Seite 17) festgelegt wurde - der Streckenabschnitt Zeltweg - Wolfsberg künftig nicht mehr für den Regionalzugverkehr vorgesehen ist?*

Derzeit findet kein öffentlicher Regionalzugverkehr auf der Strecke mehr statt. Der Regionalzugverkehr zwischen Zeltweg und Bad St. Leonhard wurde bereits im Jahr 2010, zwischen Bad St. Leonhard und Wolfsberg im Jahr 2017 eingestellt.

#### Zu Fragen 31

- *Welche Pläne liegen Ihnen als Verkehrsministerin in Bezug auf das Teilstück der Lavanttalbahn zwischen dem künftigen IC-Bahnhof St. Paul/Lavanttal und dem Bahnhof SI.*

*Paul i. L sowie der in der zweiten Republik errichteten Jauntalbahn und der Schließungspläne einer Reihe von Bahnstationen nach Errichtung der Koralmbahn vor? (Schließungspläne im Detail erbeten)*

In den aktuellen Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB) der ÖBB-Infrastruktur AG wurden folgende Termine veröffentlicht:

- Für den Abschnitt Bhf. St. Paul im Lavanttal (neu) bis Bhf. St. Paul (alt):
  - Bhf. St. Paul mit 12/2023 (bis dato ist noch keine Nachnutzung des Streckenabschnittes definiert)
- Abschnitt Bhf. St. Paul (alt) – Bhf. Bleiburg:
  - Bhf. Eis-Ruden erfolgte mit 04/2020
- Hst. St. Paul Bad mit 12/2023, Hst. Granitztal mit 12/2023 und Bhf. Tainach-Stein mit 12/2023. Eine entsprechende Nachnutzung wird durch das Land Kärnten angestrebt (z.B. als Radwegverbindung)
- Hst. Aich im Jauntal mit 12/2023: Neuerrichtung der Haltestelle in neuer Lage als Hst. Aich-Wiederndorf

Bhf. Völkermarkt-Kühnsdorf: Errichtung in neuer Lage als Bhf. Kühnsdorf-Klopeinersee. Es gibt dazu bereits Verhandlungen zwischen der ÖBB-Infrastruktur AG und Land Kärnten.

Zu den Fragen 32 und 35 sowie 36:

- *Ist Ihnen als Verkehrsministerin bekannt, dass die ÖBB planen, die fußläufig teilweise sehr gut erreichbaren Bahnstationen St. Paul im Lavanttal, Bad St. Paul, Granitztal und Eis Ruden künftig vom Schienenverkehr auszuschließen, in dem sie die Jauntalbahn in diesem Abschnitt abtragen wollen*
- *Ist Ihnen bekannt, dass Sie als zuständige Bundesministerin im Falle einer Schließung der Jauntalbahn damit gegen die Haltung der Gemeinden St. Paul. i. L und Ruden sowie den Bürgerinnen und Bürgern vorgehen? a. Wenn ja, welche Maßnahmen setzen Sie in diesen Bereichen, um ein attraktives und praktikables, annehmbares öffentliches Verkehrsnetz sicherzustellen? b. Wenn nein, warum nicht?*
- *Welche Informationen liegen Ihnen als zuständige Verkehrsministerin bezüglich der Konsequenz vor, dass durch eine Auflassung der Bahnstationen von St. Paul i. L. Aus- und Einpendlerinnen in/aus Richtung Norden (hauptsächlich Wolfsberg und St. Andrä) den Bahnanschluss, ohne vom Zeitgewinn einer Koralmbahn profitieren zu können, verlieren?*

Grundsätzlich möchte ich festhalten, dass die Entscheidungen über die Trassenführung der Koralmbahn und den Ersatz der Bestandsstrecke durch die neue Hochleistungsstrecke zum Teil bereits Jahrzehnte zurückliegen und Gegenstand von behördlichen Genehmigungsverfahren waren, die unter meinen Amtsvorgängern durchgeführt wurden. Die ersten Planungen für die Koralmbahn haben 1996 begonnen.

Im Zuge der Errichtung der Koralmbahn entsteht im nördlichen Gemeindegebiet von St. Paul im Lavanttal ein regionaler Mobilitätsknoten für das gesamte Lavanttal und die umliegende Region. Damit entstehen für die Menschen der Region ganz neue Verbindungen und Geschwindigkeiten mit einem ökologischen Verkehrsmittel, wie das bisher nicht möglich ist. Der

Mobilitätsknoten wird nicht nur die schnelle Anbindung an den hochrangigen Fernverkehr in Richtung Graz/Wien und Klagenfurt ermöglichen, sondern auch seine Aufgabe als integraler Verkehrsknoten zum Schienennahverkehr und regionalen Busverkehr erfüllen. Weiters werden selbstverständlich Park&Ride-Plätze für mehr- und einspurige KFZ sowie Bike&Ride-Plätze vorhanden sein. Weitere mögliche Ausstattungselemente eines modernen Mobilitätsknotens wie E-Bike-Ladestationen oder Fahrradboxen befinden sich derzeit in Evaluierung.

Der Nahverkehr wird so getaktet, dass er optimale Anschlüsse und kurze Umsteigezeiten auf die Fernverkehrszüge bietet, zudem werden zur Hauptverkehrszeit zusätzliche beschleunigte Verbindungen Wolfsberg – Klagenfurt angeboten. Vorgesehen ist, an diesen Taktknotenzeiten die Regionalbusse mit kurzen Anschlusszeiten anzubinden, wobei für Pendler\_innen der schnelle Anschluss nach Klagenfurt bzw. Villach im Vordergrund steht und sich somit für die Bewohner\_innen der Gemeinde St. Paul im Lavanttal und die Gemeinden der Region wesentlich kürzere Reisezeiten Richtung Klagenfurt, Villach und Graz ergeben. Dieses Angebotskonzept liegt dem Ausbau der Koralmbahn zugrunde und wird von allen Projektbeteiligten verfolgt.

Ein vergleichbares Konzept wurde entlang der Neubaustrecke Wien – St. Pölten mit dem Bahnhof Tullnerfeld verfolgt. Durch die nunmehrige wesentlich verbesserte und schnellere Anbindung an Wien und St. Pölten mit entsprechenden multimodalen Anbindungen erfuhr die ganze Region einen massiven Bevölkerungszuwachs durch attraktive Wohnangebote mit schnellen Verkehrsanbindungen. Auch im Tullnerfeld musste aufgrund der Inbetriebnahme der Neubaustrecke eine bestehende Bahnlinie (Tulln – Herzogenburg – St. Pölten) zusammen mit einzelnen Haltepunkten verlegt bzw. aufgelassen werden. So wurde die Station Michelhausen an die umgelegte Bahntrasse verlegt, während Judenau-Sieghartskirchen und Pixendorf durch den Verkehrsknotenpunkt Tullnerfeld ersetzt wurden.

Bezüglich der Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs können außerdem erfolgreiche Beispiele aus anderen Regionen Kärntens angeführt werden. Vergleichbar wären hier die bereits in Betrieb befindlichen Buskonzepte in Hermagor oder der Regionalbus Rosenbach – Ledentzen – Ferlach, welcher auf die S-Bahn abgestimmt ist und im Nahverkehrsknoten Weizelsdorf optimale, schnelle Anschlüsse von bzw. nach Klagenfurt herstellt.

Derartige Modelle für ein neues regionales Verkehrskonzept sind auch für das Lavanttal angedacht, wobei die Mitarbeit und Einbindung der Gemeinden ein wesentlicher Teil sein soll. Wesentliche Bausteine des Verkehrskonzeptes im Busbereich sind die Optimierung und Bündelung der Linien von Wolfsberg nach St. Paul sowie die verdichtete Anbindung der umliegenden Orte, um im Mobilitätsknoten Anschlüsse auf den Fern- und Nahverkehr herzustellen.

Die geplante Einstellung der sogenannten St. Pauler Schleife vom künftigen IC-Bahnhof St. Paul/Lavanttal nach Eis-Ruden und die damit verbundene Schließung von Bahnhaltstellen war in der Vergangenheit Gegenstand intensiver Diskussionen. Im Jänner 2017 wurde von der ÖBB-Infrastruktur AG eine umfangreiche Prüfung einer von der Gemeinde St. Paul vorgelegten Studie durchgeführt und in einer 16-seitigen Unterlage dokumentiert. Darin wird ausführlich dargelegt, warum die Aufrechterhaltung der gesamten St. Pauler Schleife technisch und betrieblich nicht realisierbar und wirtschaftlich nicht vertretbar ist.

Weiters wurde durch die Firma RaumUmwelt Planungs-GmbH im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG und dem Land Kärnten im Jahr 2017 eine Studie bzgl. „Busanbindung St. Paul

im Lavanttal an den neuen Bahnhof Lavanttal“ durchgeführt. Diese kommt zum Ergebnis, dass der öffentliche Verkehr in der Region zielführend am besten mit Bussen bedient werden soll. Dabei können weiterhin die Siedlungskerne bestmöglich erreicht werden. Zudem bietet der Bus eine höhere Flexibilität, um die Bedürfnisse von Schüler\_innen und Pendler\_innen abdecken zu können. Durch den Einsatz von z.B. Elektrobussen, kann es auch zu einer Reduktion von Abgas- und Lärmemissionen kommen.

Im Sinne einer evidenzbasierten und transparenten Politik lege ich die beiden vorhin erwähnten Dokumente meiner Anfragebeantwortung bei.

#### Zu Frage 33:

- *Werden Sie einem Rahmenplan der ÖBB oder sonstige Förderungen (z.B. im Rahmen des COVID19-Förderprogrammes) zustimmen, wenn gleichzeitig solche Schließungsmaßnahmen (siehe Frage 30) geplant werden, oder werden Sie die Mittelvergabe mit dem Erhalt einer umweltfreundlichen Schienenverkehrsbedienung und fußläufiger Bahnhoferreicherbarkeiten junktimieren?*

Der öffentliche Verkehr ist immer als gesamtheitliches Konstrukt zu sehen. Er muss Taktknoten, Zubringerverkehre und den einfachen Zugang berücksichtigen. Ziel ist es, die für den jeweiligen Einzelfall wirtschaftlich vertretbare Nutzung (betriebswirtschaftlich und volkswirtschaftlich) zu gewährleisten, auch in Abwägung der Klimafolgen. Nicht immer ist das Beibehalten einer Bahnhaltestelle oder einer Bahnstrecke die effektivste und klimafreundlichste Variante. Dies kann einerseits bei besonders niedrigen Fahrgastfrequenzen sein (Erhaltung und Betrieb von Eisenbahnen benötigen Ressourcen), andererseits aber auch bei einer alternativen Situierung von Eisenbahnstrecken bzw. Halten, welche einem größeren Einzugspotential den Zugang zur Eisenbahn ermöglichen (Fahrzeitgewinne für viele Bahnkund\_innen vs. Fahrzeitverlust für wenige Bahnkund\_innen). Wichtig ist, in Betracht zu ziehen, dass viel mehr Menschen durch solche Maßnahmen einen Vorteil haben und es leider immer einzelne, subjektive Verschlechterungen gibt.

In Summe soll durch diese Maßnahmen eine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs für die Menschen in den betroffenen Gebieten und eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr erreicht werden.

Es ist jedoch nötig, dass im Sinne des Kampfes gegen den Klimawandel Investitionen des Bundes in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Zukunft an verkehrspolitische Begleitmaßnahmen gekoppelt werden, um deren Effektivität zu erhöhen. Dies könnten zum Beispiel Maßnahmen der davon profitierenden Gebietskörperschaften zur Verbesserung der Erreichbarkeit von Bahnhöfen für den Fuß- und Radverkehr sein.

#### Zu Frage 34:

- *Wie viele Unterschriften wurden dem BMK (bzw. früheren BMVIT) gegen solche Schließungen vorgelegt?*

Das BMK führt keine Statistik über Unterschriften gegen Schließungen von Bahnhaltestellen, die Frage kann deshalb nicht beantwortet werden. Für die Entscheidung über die Schließung von Haltestellen sind primär die Anzahl der betroffenen Fahrgäste und die Kosten bzw. fahrplantechnischen Auswirkungen des Beibehaltens des Halts relevant.

#### Zu Frage 37:

- *Inwiefern ist Ihnen bekannt, dass St. Paul i. L. weit mehr Einpendlerinnen (1.781 im Jahr 2014) als Auspendlerinnen (1057) aufweist, wobei auch der Anteil von Schülerinnen besonders hoch ist?*

Dieser Umstand ist sowohl der ÖBB-Infrastruktur AG als auch den Expert\_innen meines Hauses bekannt und ihm wird in dem vom Land Kärnten geplanten Buskonzept zur Verbindung des künftigen IC-Bahnhofes St. Paul an der Koralmbahn mit dem Zentrum von St. Paul Rechnung getragen.

Zu Frage 38:

- *Streben Sie eine Verlagerung des Schienenverkehrs auf den Straßenverkehr für St. Paul im Lavanttal an?*  
*a. Wenn ja, wie lauten dahingehende Pläne?*

Ich strebe einen Ausbau des öffentlichen Verkehrs an, dazu zählt sowohl der schienengebundene öffentliche Verkehr als auch der öffentliche Busverkehr auf der Straße.

Zu Frage 39:

- *Welche Daten und Fakten liegen Ihnen als Verkehrsministerin bezüglich der Bedeutung einer gut funktionierenden Bahnstation Eis-Ruden für die Bevölkerung in dieser Region (von Ruden bis nach Lavamünd reichend) vor?*

Im Bereich Eis-Ruden überlagern sich die Neubaustrecke der Koralmbahn mit der bestehenden Jauntalbahn auf einer Länge von rd. 2 km. Um die Bauarbeiten für die Koralmbahn fortzuführen und eine Inbetriebnahme der Zulaufstrecke Kärnten per 12/2023 sicherstellen zu können, sind die bestehenden Gleisanlagen, insbesondere die Bahnhofsanlagen des Bhf. Eis-Ruden, im Vorfeld rückzubauen.

Bezüglich der Analyse des Potentials im Umfeld der Bahnstation Eis-Ruden liegen u.a. Auswertungen der Fachexpert\_innen auf Basis von diversen statistischen Datensätzen (z.B. der Statistik Austria, Eisenbahnunternehmen) vor.

In der Gemeinde Ruden lebten im Jahr 2018 1.528 Einwohner, davon 345 in der Katastralgemeinde Eis. Die Entwicklung ist in den letzten Jahren leicht rückläufig.

Im 10-minütigen-Einzugsbereich der Bahnstation Eis-Ruden befinden sich – unterschieden nach Verkehrsmittel – folgende Hauptwohnsitze, wobei sich in den letzten Jahren ebenfalls eine leicht rückläufige Tendenz zeigt:

- Fuß: ca. 155 Hauptwohnsitze (2018) bzw. ca. 175 Hauptwohnsitze (2012)
- Rad: ca. 430 Hauptwohnsitze (2018) bzw. ca. 460 Hauptwohnsitze (2012)
- Motorisierter Individualverkehr (MIV): ca. 830 Hauptwohnsitze (2018) bzw. ca. 875 Hauptwohnsitze (2012)

Die Station befindet sich hinsichtlich ihres Einzugsbereichs somit im untersten Quantil aller österreichischen Bahnstationen.

Die durchschnittliche Anzahl der Ein- und Aussteiger\_innen pro Tag bewegte sich in den vergangenen Jahren zwischen 50 und 150 (das entspricht somit 25 bis 75 Fahrgästen).

Aus diesen oben angeführten Gründen wurde in einer frühen Projektphase vor über 15 Jahren festgelegt, den Bereich Eis im öffentlichen Verkehr mit Bussen zu erschließen.

Nach Auflassung dieser Bahnstation wird seitens des Landes Kärntens eine erste Verdichtungsmaßnahme im Busverkehr umgesetzt, um sowohl Pendler\_innen als auch Schüler\_innen an die S-Bahn in Bleiburg anzubinden.

Zu Frage 40:

- *Welche Daten und Fakten liegen Ihnen als Verkehrsministerin bezüglich dem Busverkehr zwischen Eis-Ruden und Bleiburg/Land vor, der statt der Bahnverbindung täglich 474 Buskilometer (45 km je Runde) fährt und den Bahnhof Wiederndorf, welcher langfristig die Station Aich ersetzen soll, gar nicht oder nur nach aufwendigen Straßenbauten anfahren kann, vor?*

Diesbezüglich darf ich auf die Zuständigkeit des Landes Kärnten bzw. des Verkehrsverbundes für die Planung von Busverkehren verweisen.

Zu Frage 41:

- *Inwiefern stehen Sie auch für eine ca. 10 km lange elektrifizierte Jauntalbahn zwischen St. Paul i. L. und Eis-Ruden hinter dem Prinzip der parlamentarischen Anfragebeantwortung 343/ AB, dass für die erste Phase einer Elektrifizierung jene Strecken, denen eine Bedeutung als Umleitungsstrecken zukommt - im Sinne der Schaffung von Systemresilienz sinnvoll wäre? Oder wollen sie für Kärnten andere Regeln anwenden als anderswo?*

Wie in meiner Beantwortung zu Fragepunkt 34 bereits erläutert, wird die bestehende Strecke Bruck an der Mur – Unzmarkt – Klagenfurt über den Neumarkter Sattel als Teil einer Viergleisigkeit zwischen Bruck an der Mur und Klagenfurt gesehen. Die Schaffung von Systemresilienz der Südstrecke kann deshalb über die die Strecke Bruck an der Mur – Unzmarkt – Klagenfurt erzielt werden.

Darüber hinaus würde der erwähnte Abschnitt lediglich den Bereich der Tunnelkette Granitztal umfahren, welche in Form von zwei eingleisigen Röhren ausgeführt wird und deshalb im Rahmen von Sperren (z.B. für Wartungsarbeiten) die jeweils andere Tunnelröhre benutzt werden kann.

Zu Frage 42:

- *Beabsichtigen Sie, einer Schließung der Jauntalbahn durch die ÖBB zuzustimmen?*

Diesbezüglich möchte ich festhalten, dass die Entscheidungen über die Trassenführung der Koralmbahn und den Ersatz der Bestandsstrecke durch die neue Hochleistungsstrecke zum Teil bereits Jahrzehnte zurückliegen und Gegenstand von behördlichen Genehmigungsverfahren waren, die unter meinen Amtsvorgänger\_innen durchgeführt wurden. Die ersten Planungen für die Koralmbahn haben 1996 begonnen.

- *a. Wenn ja, wie viele und welche Bahnstationen wären insgesamt davon betroffen?*

Gemäß den aktuellen Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB) der ÖBB sind folgende sechs Verkehrsstationen betroffen: Bhf. St.Paul, Hst. St. Paul Bad, Hst. Granitztal, Bhf. Eis-Ruden, Hst. Aich im Jauntal und Bhf.Völkermarkt-Kühnsdorf.

- *b. Wenn ja, wird die Gleisverbindung zwischen dem künftigen IC-Bahnhof St.Paul/Lavanttal und dem bestehenden Bahnhof St. Paul im Lavanttal erhalten bleiben?*

Die bestehende Bahntrasse über die Jauntalbahn könnte für den Personenverkehr nicht direkt in den Bahnhof St. Paul im Lavanttal eingebunden werden, sondern wäre nur über eine Abzweigeweiche und einen eigenen „Lokalbahnhof“ gegenüber dem Bahnhofsvorplatz mit entsprechenden Umsteigewegen an den neuen Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen sowie an den Bushaltstellen vorbei möglich. Eine Einbindung der Jauntalbahn an die Koralmbahn im Bereich des bisherigen Bahnhofs Eis-Ruden ist nach Auskunft der ÖBB aus eisenbahntechnischen Gründen nicht möglich.

Auch nach Inbetriebnahme der Koralmbahn besteht bei entsprechendem Interesse die Möglichkeit einer Nachnutzung der oben angeführten Gleisverbindung im Sinne einer Anschlussbahn (Erschließungsgleis).

Folgendes Angebot dazu wurde der Gemeinde seitens der ÖBB-Infrastruktur AG in einem Termin am 05.12.2018 unter Beisein von Mitarbeiter\_innen des damaligen BMVIT sowie des Landes Kärnten vorgelegt.

Zur Stärkung der regionalen Wirtschaftsentwicklung kann im Sinne einer nachhaltigen, zukunftsorientierten Planung für den Güterumschlag eine Erschließung im Sinne einer Anschlussbahn (Erschließungsgleis) vom Bhf. St. Paul im Lavanttal Richtung St. Paul unter folgenden Voraussetzungen realisiert werden:

- Rechtsgültiger Vertrag zwischen ÖBB und Anschlussbahn-Betreiber\_in mit garantiertem Frachtaufkommen von  $\geq 20.000$  Tonnen (Verhandlungsbasis je Einzelantrag) inkl. entsprechender Regelung über Rückzahlungen etc. gemäß dem bestehenden Procedere
- Baubeginn angelehnt an die Realisierung des Bhf. St.Paul im Lavanttal, um die notwendigen Maßnahmen in den entsprechenden Bauphasen berücksichtigen zu können (zeitkritischer Punkt der Planung eines elektronischen Stellwerks ESTW ist zu berücksichtigen)
- Erweiterungsmöglichkeit mit weiteren Anschlussbahnen (Betreiber\_innen) zwischen Bhf. St. Paul und Bhf. St. Paul im Lavanttal (z.B. Gewerbepark) jederzeit, auch zu einem späteren Zeitpunkt.

- *c. Wenn ja, wird der beabsichtigte Wirtschaftspark zwischen dem Bahnhof St. Paul im Lavanttal und dem und dem künftigen IC-Bahnhof St.Paul/Lavanttal mit einem Anschlussstammgleis bedient werden?*

Das oben dargestellte Angebot beinhaltet eine Anschlussbahn mit einem Erschließungsgleis, für welche ein/e Anschlussbahnbetreiber\_in zu nennen ist.

- *d. Wenn ja, wieviel Schadstoffe werden durch die zusätzlichen Busverkehre jährlich ausgestoßen werden?*

Diesbezüglich liegen keine Daten vor, da die Planung der Busverkehre in die Zuständigkeit des Landes Kärnten fällt. Weiters wird auf die beigelegte Untersuchung der Firma RaumUmwelt verwiesen.

- *e. Wenn nein, werden Sie den Rahmenplan der ÖBB zur Durchsetzung der Elektrifizierung der Jauntalbahn überarbeiten lassen und erst zustimmen, wenn die Maßnahmen zur Erhaltung der Jauntalbahn aufgenommen wurden?*

Ein Erhalt der Jauntalbahn in ihrer aktuellen Form ist aus betrieblichen und technischen Gründen nicht möglich. Dies wurde bereits in der oben erwähnten „Prüfung der Szenarien gemäß Studie der „KORES Consulting und Projektentwicklung“ aus dem Jänner 2017 erläutert.

- *f. Wenn nein, welche Kostenbeiträge werden der Region abverlangt werden, um die bisherige Bahnverbindung aufrecht zu erhalten und wie wird dies begründet (die Westbahngemeinden an der alten Strecke haben für die Aufrechterhaltung der bisherigen Schienenlage (die einen Teil der Viergleisigkeit bilden) keinen Beitrag zu leisten gehabt)?*

Diese Situation ist nicht vergleichbar mit der Jauntalbahn. Die Viergleisigkeit der Strecke ist durch die Bestandsstrecke (Bruck – Leoben – Unzmarkt – St. Veit a.d.Glan – Klagenfurt) gemeinsam mit der Neubaustrecke sichergestellt. Die Aufrechterhaltung dieser Strecke ist außer Frage gestellt.

- *g. Wird der Gewerbebetrieb URBAS Maschinenfabrik Gesellschaft m.b.H. in Eis-Ruden, der derzeit über ein Anschlussgleis verfügt, auch künftig ein bedientes Anschlussgleis haben?*
- *h. Wird dieses Anschlussgleis mit beiden Streckengleisen verbunden sein?*

Mit der Maschinenfabrik Urbas wurde von der ÖBB-Infrastruktur AG ein privatrechtliches Übereinkommen abgeschlossen, wonach eine Anschlussbahn an das Gleis 2 der Koralmbahn unter Kostentragung der Firma Urbas im Rahmen der Errichtung der Koralmbahn realisiert wird.

#### Zu Frage 43:

- *Wie hoch ist gemäß derzeitigem Stand die tatsächliche Kosteneinsparung beim Projekt Koralmbahn durch die Errichtung der Lippitzbachbrücke (eine Straßenbrücke über die Drau), nachdem seitens der HL-AG gemäß Vereinbarung vom Oktober 2003 ein Baukostenzuschuss von 3 Mio. € gewährt wurde, weil "beim Projekt Koralmbahn eine Kosteneinsparung" in dieser Höhe entstanden sein soll?*

Laut Auskunft der ÖBB wurde im Vorfeld der Vertragserrichtung unter Einbindung von Expert\_innen eine umfassende verkehrliche Untersuchung der Baustellenorganisation und Masendisposition bei der Errichtung der betroffenen Baulose der Koralmbahn mit und ohne neue Lippitzbachbrücke durchgeführt und die Auswirkungen wurden monetär bewertet. Diese Untersuchung ergab Kosteneinsparungen durch eine erleichterte Baustellenabwicklung der Koralmbahn-Baulose in jener Größenordnung, wie sie als Kostenbeitrag in den Vertrag mit dem Land Kärnten, das die Straßenbrücke errichtet hat, eingeflossen ist. Eine vergleichende Nachbetrachtung der Baustellenabwicklung ohne neue Lippitzbachbrücke auf Basis von IST-Kosten



ist nicht möglich, da diese nicht Gegenstand der Projektumsetzung war und diese Variante daher nachträglich nicht verglichen werden kann.

Zu Frage 44:

- *Wer ist, nach den Ihnen als Verkehrsministerin vorliegenden Fakten, für allfällige Mehrkosten der Koralmbahn durch diesen Kostenzuschuss zu einer Straßenbrücke (siehe Frage 43.) verantwortlich?*

Laut Auskunft der ÖBB wurde der vertraglich vereinbarte Kostenbeitrag zur Errichtung der Lippitzbachbrücke entsprechend budgetiert und ist in den genehmigten Kosten der Koralmbahn enthalten.

Zu Frage 45:

- *Wie lang ist die Bleiburger Schleife (von der Abzweigung der Koralmbahn nahe der Draubrücke bis zur Einbindung bei Kühnsdorf) und wie viel kostet deren Elektrifizierung sowie die Begleitmaßnahmen (Bahnhofsanierungen usw.)? (Angaben für Elektrifizierung und für Begleitmaßnahmen gesondert im Detail)*

Die Länge der Bleiburger Schleife beträgt rd. 12,5 km. Für die Elektrifizierung der Bleiburger Schleife sind Kosten in der Höhe von rd. EUR 13,82 Mio. geplant, davon umgesetzt sind rd. EUR 6,8 Mio.

Zu Frage 46:

- *Um wieviel verlängern sich (zwischen St. Paul im Lavanttal und Bleiburg) die Fußwege von den Ortskernen zu den neuen Bahnstationen nach Auflassung der alten Stationen?*

Wie bereits in der Beantwortung zu Fragepunkt 39 angeführt, werden die betroffenen Gemeinden und darüber hinaus auch die Orte bis Lavamünd und Granitztal in einem neuen Verkehrskonzept für die ganze Region neu ein- und angebunden werden. Kern dieses Verkehrskonzeptes ist der regionale Mobilitätsknoten für das gesamte Lavanttal und die umliegende Region.

Ein vergleichbares Konzept wurde entlang der Neubaustrecke Wien – St.Pölten mit dem Bahnhof Tullnerfeld verfolgt. Auch im Tullnerfeld mussten aufgrund der Inbetriebnahme der Neubaustrecke eine bestehende Bahnlinie (Tulln – Herzogenburg – St. Pölten) zusammen mit einzelnen Haltepunkten verlegt bzw. aufgelassen werden. So wurde die Station Michelhausen an die umgelegte Bahntrasse verlegt, während Judenau-Sieghartskirchen und Pixendorf durch den Verkehrsknotenpunkt Tullnerfeld ersetzt wurden. Durch die nunmehrige wesentlich verbesserte und schnellere Anbindung an Wien und St. Pölten, mit entsprechenden multimodalen Anbindungen, erfuhr die ganze Region einen massiven Bevölkerungszuwachs und somit wurde der ländliche Raum gestärkt.

Durch die deutliche Verkürzung der Reisezeit erfährt die gesamte Region einen enormen Aufschwung durch die Anbindung an diesen neuen Mobilitätsknoten. Wenn nun die betroffenen Gemeinden und das Land Kärnten die Verkehrs- und Raumplanung gemeinsam gestalten, erhöht dies die Attraktivität dieser Region deutlich. Wie schon in meiner Beantwortung zu Fragepunkt 39 erwähnt, ist die Anbindung an den Taktknoten mit einem neuen Verkehrskonzept eng verknüpft, dessen Ziel es ist, dass die gesamte Reisezeit im öffentlichen Verkehr aus und in der Region attraktiver und konkurrenzfähiger gegenüber dem motorisierten Individualver-

kehr wird. Die Zubringerverkehre zu den Bahnknoten können die verschiedenen Ortsteile bzw. Katastralgemeinden durch ein dichteres Haltestellennetz erschließen und somit allfällige längere Fußwege zu den Bahnstationen kompensieren und durch die kurzen Bahnfahrzeiten in Summe sogar die Mobilitätskette in die Zentren für die gesamte Region beschleunigen. Je nach Quelle bzw. Ziel in der Region kann dies somit unterschiedlich große Veränderungen gegenüber dem Bestand bedeuten, in Summe werden die Menschen in der Region deutlich profitieren, wie auch schon viele andere Beispiele in Österreich gezeigt haben.

Das Ortszentrum von St. Paul befindet sich rund 2 km vom im nördlichen Gemeindegebiet gelegenen regionalen Mobilitätsknoten entfernt. Die Busse werden das Ortszentrum und den Schulstandort im künftigen Verkehrskonzept entlang der Landesstraße direkt erschließen und bieten somit einen gleichwertigen oder teilweise besseren Ersatz.

Die nächstgelegenen Ortsteile rund um die bestehende Bahnstation Granitztal liegen zwischen ca. 1,5 km und ca. 3,5 km von dieser entfernt. Auch sie können über das Verkehrskonzept an den neuen Mobilitätsknoten angebunden werden.

Der Ortsteil Ruden befindet sich rund 7 km von der bestehenden Bahnstation Eis-Ruden in der Katastralgemeinde Eis entfernt. Die Bahnstation Bleiburg Stadt liegt in rund 8 km Entfernung vom Ortsteil Ruden bzw. rund 11 km vom Ortsteil Eis.

Die Bahnstation Aich im Jauntal wird an die neue Bahnstrecke bzw. die Bleiburger Schleife (ca. 1,5 km von Aich entfernt) verlegt, und erschließt dann neben Aich auch den Bleiburger Ortsteil Wiederndorf, welcher dann nur mehr ca. 0,8 km entfernt ist (ggü. 1,7 km heute).

Abschließend möchte ich festhalten, dass berücksichtigt wurde, dort, wo es technisch umsetzbar bzw. lösbar ist, die Bahnstationen zu erhalten bzw. zu verlegen, damit der regionale Erschließungscharakter für die Menschen in der Region erhalten bleibt. Wo dies trotz mehrfacher Prüfung nicht möglich war, wird das System des öffentlichen Verkehrs, wie zuvor skizziert, durch die Gemeinden und das Land auf neue Beine gestellt, um eine Mobilitätslösung für die gesamte Region zu ermöglichen.

#### Zu Frage 47:

- *Was geschieht mit den dortigen Streckenbereichen nach Inbetriebnahme der Koralmbahn?*

Von Seiten des Landes Kärnten gibt es Interesse zur Übernahme der Streckenbereiche für die Weiternutzung z.B. als überregionale Radwegverbindung R1 - R10.

#### Zu Frage 48:

- *Welche Bahnstationen werden nach den Ihnen vorliegenden Plänen zwischen der Draubrücke bei Stein und Klagenfurt aufgelassen, welche werden verlegt?*

Zwischen der Draubrücke bei Stein und Klagenfurt werden keine Bahnstationen aufgelassen. In diesem Abschnitt befinden sich die Verkehrsstationen Klagenfurt Ebenthal und Grafenstein.

#### Zu Frage 49:

- *Um wieviel verlängern sich nach den Ihnen vorliegenden Plänen die Fußwege auch hier von den Ortskernen zu den neuen Stationen?*

Auch in diesem Abschnitt gilt, wie schon in der Beantwortung zu Fragepunkt 46 dargestellt, dass berücksichtigt wurde, dort, wo es technisch umsetzbar bzw. lösbar ist, die Bahnstationen zu erhalten bzw. zu verlegen, damit der regionale Erschließungscharakter für die Menschen in der Region erhalten bleibt. Wo dies trotz mehrfacher Prüfung nicht möglich war, wird das System des öffentlichen Verkehrs, wie zuvor skizziert, durch die Gemeinden und das Land auf neue Beine gestellt, um eine Mobilitätslösung für die gesamte Region zu ermöglichen.

Die Haltestelle Mittlern wird um ca. 800m Richtung Süden auf die Neubaustrecke verlegt. Beim neuen Stationsstandort sind 40 Park-and-Ride-Stellplätze und ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten vorgesehen.

Der Bahnhof Völkermarkt-Kühnsdorf wird ca. 500m nördlich der bestehenden Station als Bhf. Kühnsdorf-Klopeinensee neu errichtet. In diesem Bereich befinden sich ausreichend große Flächen für 160 Park-and-Ride-Stellplätze, Buswendemöglichkeiten sowie Fahrradabstellanlagen. Die neue Park-and-Ride-Anlage wird für Reisende aus Kühnsdorf und Völkermarkt leichter erreichbar sein als der bestehende Bahnhof. Durch den Entfall der Bahntrasse durch Kühnsdorf hindurch ergeben sich neue Entwicklungsmöglichkeiten für den bislang in zwei Teile getrennten Ort.

Im Bereich der bestehenden Haltestelle Tainach-Stein, welche über nur wenig fußläufig erreichbares Potential verfügt, verläuft die Koralmbahn in einem Tunnel, weshalb die Errichtung oder Verlegung einer Haltestelle nicht möglich gewesen wäre.

Die Stationen Grafenstein und Klagenfurt Ebenthal wurden in die neue Koralmbahn integriert, da sich der Streckenverlauf der Kärntner Ostbahn hier mit der Koralmbahn deckt.

#### Zu Frage 50:

- *Was geschieht auch in diesem Fall mit der alten Strecke?*

Auch in diesem Bereich gibt es Bestrebungen des Landes Kärnten zur Errichtung eines Radweges. Einige Flächen werden bescheidgemäß als Renaturierungsflächen rückgebaut.

Weitere Überlegungen gehen in Richtung Güterverladebahnhof Kühnsdorf am Gelände des bestehenden Bhf. Völkermarkt-Kühnsdorf.

#### Zu Frage 51:

- *Werden die Planungen für die Verbindung Klagenfurt - Raum Villach wieder aufgenommen werden?*
  - a. Wenn ja, wann und mit welchen Zielvorgaben?*
  - b. Welche Pläne liegen in Bezug auf den seinerzeit bereits ausgeschiedene Planungskorridor Rosental vor?*
  - c. Wie soll die Einbindung der Tauernbahn in die Südbahn erfolgen und wie wird künftig in Villach ein problemloses Umsteigen von Tauernbahnzügen in Züge Richtung Velden a.W. und Richtung Italien garantiert werden.*

Derzeit stellt das Zielnetz 2025+ auf Grundlage der Verkehrsprognose 2025+ den strategischen Ausbauplan für das Netz der ÖBB-Infrastruktur AG dar. Dieses wird schrittweise über die jährlich rollierend fortgeschriebenen Rahmenpläne umgesetzt. Im Zielnetz 2025+ ist die Errichtung einer Güterverkehrsstrasse im Zentralraum Kärnten nicht vorgesehen, da die bestehende Eisenbahnstrecke Klagenfurt – Villach den zu erwartenden verkehrlichen Anforderungen genügt. Eine Aufnahme einer Neubaustrecke in den Rahmenplan ist damit nicht möglich.

Es laufen derzeit die Arbeiten für eine Verkehrsprognose 2040. Diese wird eine der Grundlagen für die Weiterentwicklung des Zielnetzes darstellen. Nach Vorliegen der Ergebnisse der Verkehrsprognose kann evaluiert werden, ob und wann der Bedarf für eine Güterverkehrsstrecke im Zentralraum Kärnten gegeben ist. Im Sinne des im Jahr 2017 zwischen dem BMVIT und dem Land Kärnten unterzeichneten Memorandum of Understanding Zentralraum Kärnten erfolgte eine Untersuchung und Beurteilung von möglichen Korridoren. Die Ergebnisse dieser von der ÖBB und dem Land Kärnten durchgeführten Untersuchungen, die demnächst veröffentlicht werden, stellen jedenfalls wesentliche Inputparameter für die Evaluierung dar. Die Verknüpfung der Tauernbahn mit der Südbahn im Personenverkehr erfolgt im Taktknoten Villach HBhf. Dort treffen sich um die Minute 30 Züge aus grundsätzlich allen Richtungen und in grundsätzlich alle Richtungen, sodass ein wechselseitiges Umsteigen im Sinne eines integrierten Taktfahrplans gewährleistet ist. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Züge der hochrangigen Fernverkehrs-Linie Wien – Graz – Villach in Villach auf die Linie Villach – Salzburg – Deutschland durchzubinden, sodass alle zwei Stunden sogar eine umsteigefreie Verknüpfung zwischen Süd- und Tauernbahn besteht.

#### Zu Frage 52:

- *Wie weit sind die Überlegungen, Planungen und sonstigen Arbeiten zum "DryPort Villach Süd" gediehen?*

Das Projekt „Villach Süd; Cargo Combi Terminal (CCT) Fürnitz, Umbau Güterumschlagzentrum“ befindet sich momentan in der Planungsphase. Die Planungskosten werden sich voraussichtlich auf knapp € 10 Mio. belaufen. Mit dem Umbau wird voraussichtlich 2023 begonnen. Es wird von einer sechs- bis siebenjährigen Umbauphase ausgegangen, sodass dieses Projekt voraussichtlich 2028/2029 fertiggestellt werden kann. Die gesamten Baukosten werden nach aktuellem Stand ca. € 90 Mio. betragen. Somit ergeben sich für das Gesamtprojekt Investitionskosten von etwa € 100 Mio. Die Finanzierung hierfür wird seit Anfang 2018 im Rahmenplan sichergestellt. Übergeordnetes Projektziel ist die Errichtung eines Cargo Combi Terminals in Fürnitz mit Funktion als Dry Port Hafen für die Häfen der Oberen Adria (Ravenna, Venedig, Triest, Koper, Rijeka).

Die Projektschwerpunkte liegen bei der Errichtung folgender wesentlicher Anlagen:

- Errichtung einer Container-Umsetzanlage (UKLV)
- Einbindung der Gleisanlagen in das ZSTW Villach Süd GVBF
- Verschwenkung des Gleises 206
- Niveaufreie LKW-Zufahrt zum neuen CCT Fürnitz
- Modulare Erweiterungsflächen für Betriebsansiedlungen mit Verkehrskonzept
- Errichtung einer rollenden Landstraße Ver- und Entladeanlage (ROLA)

Siehe dazu auch meine Beantwortung einer diesbezüglichen parlamentarischen Anfrage unter: [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/AB/AB\\_01080/imfname\\_793769.pdf](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/AB/AB_01080/imfname_793769.pdf)

#### Zu Frage 53:

- *Die nunmehr geltende Planungsvorgabe für den Semmering-Basistunnel wurde u. a. mit den notwendigen geringeren Neigungsverhältnissen begründet. Die Italienischen*

*Staatsbahnen mussten beim Neubau der Pontebbana-Bahn vor der österreichischen Staatsgrenze einen großen Bogen einplanen, um das Höhenniveau der österreichischen Strecke bei der Staatsgrenze zu erreichen, da seitens Österreich keine entsprechende Neubaustrecke gebaut wurde. Welche maximalen Neigungsverhältnisse sind derzeit zwischen Villach und der Staatsgrenze bei Tarvis gegeben?*

Die höchste Steigung am Abschnitt zwischen Villach und der Staatsgrenze bei Tarvis weist der Abschnitt zwischen Arnoldstein und Thörl-Maglern mit 20 Promille Längsneigung auf.

Zu Frage 54:

- *Welche Maßnahmen setzen Sie als Verkehrsministerin, um auch in Villach und südlich davon einen modernen und attraktiven Hochleistungsstandard der Neuen Südbahn zu erreichen?*

Die Bahnstrecke zwischen Villach und der Staatsgrenze nächst Thörl-Maglern weist generell einen guten Ausbaustandard auf. Sie ist zweigleisig und fast durchgängig mit 100 bis 120 km/h befahrbar. Zur weiteren betrieblichen Optimierung insbesondere für den Güterverkehr ist ein Umbau des Bahnhofes Arnoldstein geplant. Allfällige zusätzliche Maßnahmen werden im Rahmen der Erarbeitung des Zielnetz 2040 evaluiert.

Zu Frage 55:

- *Wie viel hat die Elektrifizierung des 31 km langen Gailtalbahnabschnittes Arnoldstein - Hermagor gekostet? (Bitte Elektrifizierung und sonstige Maßnahmen gesondert im Detail angeben)*

Im Zeitraum der Elektrifizierung der rd. 31 km langen Strecke zwischen Arnoldstein – Hermagor wurde ein Volumen von rd. EUR 66 Mio. umgesetzt. Darin beinhaltet sind auch sonstige Begleitmaßnahmen wie beispielsweise die Erneuerung von Stellwerken, Brücken und Gleisen, Maßnahmen zur Herstellung von barrierefreien Verkehrsstationen, die Errichtung von Park&Ride Anlagen sowie Maßnahmen an Eisenbahnkreuzungen zur Erhöhung der Sicherheit (Umrüstungen und Auflassungen). Auf die reine Elektrifizierung entfielen davon rd. EUR 24 Mio.

Zu Frage 56:

- *Welche Fahrzeitgewinne werden mit der Elektrifizierung des 31 km langen Gailtalbahnabschnittes Arnoldstein - Hermagor erreicht?*

Im Jahr 2017 betrug die Fahrzeit von Arnoldstein nach Hermagor 42 Minuten, 2020 beträgt sie 39 Minuten. In die Gegenrichtung sank die Fahrzeit von 40 Minuten (2017) auf 37 Minuten (2020).

Zu den Fragen 57 bis 61:

- *Welche Maßnahmen werden Sie als ressortverantwortliche Bundesministerin setzen, dass bei Entscheidungen über Streckenstilllegungen bzw. -modernisierungen nicht nur die von den ÖBB gezählten Ein- und Aussteigerinnen der Bahnhöfe (welche zu einem wesentlichen Teil auch von der Angebotsqualität abhängen) sondern auch die Siedlungsentwicklung und die Entwicklung der Zählergebnisse der parallel geführten Straßen berücksichtigt werden?*

- *Werden Sie als Verkehrsministerin künftig auch Pendlerstromanalysen den Entscheidungen zu Grunde legen?*
- *Wie soll nach Ihnen vorliegenden Plänen die Entscheidungsvorbereitung für die Zukunft der Nebenbahnen aufbereitet werden?*
- *Sind auch unabhängige Institutionen wie z.B. der VCÖ oder private Büros zur Entscheidungsfindung über den Erhalt oder nicht Erhalt von Nebenbahnen heranzuziehen? a. Wenn ja, inwiefern? b. Wenn nein, warum nicht?*
- *Inwieweit sollen für die Planung der Zukunft von Nebenbahnen Umweltschutzorganisationen beteiligt werden?*

Die ÖBB-Infrastruktur AG führt grundsätzlich zur Vorbereitung von Entscheidungen über die Modernisierung von Bahnstrecken bzw. bezüglich Einstellung von Strecken Potentialuntersuchungen im Rahmen der Infrastrukturentwicklungen durch. Im Rahmen dessen werden – je nach Fragestellung – die Ergebnisse der Verkehrsprognose Österreich 2025+ verwendet und/oder zum Teil auch verkehrliche Untersuchungen in Zusammenarbeit mit den betroffenen Bundesländern durch externe Büros beauftragt. Siehe dazu auch meine Beantwortung der diesbezüglichen parlamentarischen Anfrage „Weiterentwicklung öffentlicher Verkehr“ (880/AB) unter [https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/AB/AB\\_00880/index.shtml](https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXVII/AB/AB_00880/index.shtml).

#### Zu Frage 62:

- *Wie viele km lang ist die Bahnstrecke zwischen St. Pölten und Linz, wenn man die Neubaustrecke benützt?*

Die Neubaustrecke zwischen St. Pölten und Linz ist rd. 122 km lang.

#### Zu Frage 63:

- *Wie viele km lang ist die Bahnstrecke zwischen St. Pölten und Linz, wenn man die alte Bahntrasse benützt?*
  - a. Wie viele Stationen gibt es, wenn man die Neubaustrecke benützt?*
  - b. Wie viele Stationen gibt es, wenn man die alte Bahntrasse benützt?*
  - c. Wie groß ist der durchschnittliche Abstand zwischen Bahnstationen längs der Westbahn zwischen St. Pölten und Linz, wenn man die Neubaustrecke benützt, und wie groß, wenn man die alte Bahntrasse benützt?*

Die Altbaustrecke zwischen St. Pölten und Linz ist rd. 127 km lang.

Im aktuellen Fahrplan werden zwei Stationen durch das Marktsegment „Fernverkehr hochrangig“ (Taktzug) entlang der Neubaustrecke bedient.

Der durchschnittliche Haltestellenabstand auf der Neubaustrecke beträgt mit dem Marktsegment „Fernverkehr hochrangig“ (Taktzug) rd. 41 km.

Im aktuellen Fahrplan werden entlang der Altbaustrecke 24 Stationen im Nahverkehr (mit unterschiedlichen Haltemustern) bedient.

Der durchschnittliche Haltestellenabstand auf der Altbaustrecke beträgt im Nahverkehr je nach Haltemuster rd. 5-7 km.

#### Zu Frage 64:

- *Welche Stationen wurden längs der Westbahn im Zuge der Errichtung der 4-gleisigen Westbahn aufgelassen?*

Im Zuge der Errichtung der 4-gleisigen Westbahn wurden folgende Verkehrsstationen aufgegeben:

- Schildberg
- Judenau-Sieghartskirchen
- Pixendorf
- Friesing
- Hubertendorf
- Asten-St. Florian
- Pichling
- Linz Kleinmünchen

Zu Frage 65:

- *Wie viele km lang ist die Koralmbahn zwischen IC-Bahnhof St. Paul/Lavanttal und Klagenfurt?*

Die Koralmbahn wird zukünftig zwischen dem Bahnhof St. Paul im Lavanttal und Klagenfurt rd. 52 km lang sein.

Zu Frage 66:

- *Wie viele km lang ist die Bahntrasse, wenn man ab IC-Bahnhof St. Paul/Lavanttal bis Klagenfurt die bestehenden Gleise (Jauntalbahn und Kärntner Bahn) benützt?*

Die bestehende Bahntrasse vom Bahnhof St. Paul (Bestand), über die Jauntalbahn und die Kärntner Bahn bis nach Klagenfurt ist rd. 57 km lang.

Wie schon in den Fragepunkten 31, 32, 36 und 42 dargelegt, könnte eine Bahntrasse über die Jauntalbahn nicht direkt in den Bahnhof St. Paul im Lavanttal eingebunden werden, sondern wäre nur über eine Abzweigeweiche und einen eigenen „Lokalbahnhof“ gegenüber dem Bahnhofsvorplatz mit entsprechenden Umsteigewegen an der neuen Park&Ride- und Bike&Ride-Anlage sowie an den Bushaltstellen vorbei möglich. Eine Einbindung der Jauntalbahn an die Koralmbahn im Bereich des bisherigen Bahnhofs Eis-Ruden ist nach Auskunft der ÖBB aus eisenbahntechnischen Gründen nicht möglich.

Zu Frage 67:

- *Wie groß ist der geplante durchschnittliche Abstand zwischen Bahnstationen längs der Koralmbahn zwischen Graz und Bahnhof Weststeiermark sowie zwischen dem IC-Bahnhof Lavanttal und Klagenfurt (ausgenommen zwischen IC-Bahnhof St. Paul/Lavanttal und Bahnhof Weststeiermark)?*

Im geplanten Angebotskonzept werden zwei Stationen durch das Marktsegment „Fernverkehr hochrangig“ (Taktzug) entlang der Koralmbahn bedient.

Der durchschnittliche Haltestellenabstand auf der Koralmbahn beträgt zwischen Graz und Klagenfurt mit dem Marktsegment „Fernverkehr hochrangig“ (Taktzug) rd. 41 km.

Im geplanten Angebotskonzept wird der durchschnittliche Haltestellenabstand zwischen Graz und Bahnhof Weststeiermark längs der Koralm im Nahverkehr je nach Haltemuster rd. 6 km betragen.

Im geplanten Angebotskonzept wird der durchschnittliche Haltestellenabstand zwischen St. Paul im Lavanttal über Bleiburg nach Klagenfurt rd. 6 km betragen.

Zu Frage 68:

- *Wie groß ist der durchschnittliche Abstand zwischen Bahnstationen längs der Westbahn zwischen St. Pölten und Linz sowie zwischen Linz und Salzburg?*

Der durchschnittliche Haltestellenabstand auf der Neubaustrecke zwischen St. Pölten und Linz beträgt mit dem Marktsegment „Fernverkehr hochrangig“ rd. 41 km.

Der durchschnittliche Haltestellenabstand auf der Altbaustrecke zwischen St. Pölten und Linz beträgt im Nahverkehr je nach Haltemuster rd. 5-7 km.

Der durchschnittliche Haltestellenabstand zwischen Linz und Salzburg beträgt mit dem Marktsegment „Fernverkehr hochrangig“ rd. 24 km.

Der durchschnittliche Haltestellenabstand zwischen Linz und Salzburg beträgt im Nahverkehr je nach Haltemuster rd. 4-7 km.

Zu Frage 69:

- *Wie viele Menschen leben zwischen Wien und Salzburg längs der Neuen Westbahn?*

Zwischen Wien (nicht inbegriffen) und Salzburg leben in den Gemeinden, die direkt entlang der Streckenführung der neuen und alten Weststrecke gelegen sind, insgesamt rund 864.000 Einwohner\_innen, davon entlang der neuen Weststrecke rund 815.000 Einwohner\_innen. Die Bevölkerung entlang der Weststrecke teilt sich wie folgt auf:

<b>System Weststrecke Wien – Salzburg</b>	<b>864.047</b>
<b>davon neue Weststrecke Wien - Salzburg</b>	<b>814.668</b>
<i>Wien (a) - St. Pölten (a) (Altbaustrecke)</i>	<i>49.379</i>
Wien (a) - St. Pölten (a) (Neubaustrecke)	39.946
St. Pölten	55.044
St. Pölten (a) - Linz (a)	112.852
Linz	205.726
Linz (a) - Salzburg (a)	246.889
Salzburg	154.211

(a)... ausschließlich; Auswertung durch AustriaTech und BMK auf Basis der Hauptwohnsitzdaten aus dem Jahr 2019 (Statistik Austria); *kursive Abschnitte*: nicht Teil der neuen Weststrecke; Da in den Abschnitten St. Pölten – Linz und Linz – Salzburg neue und alte Westbahn räumlich sehr nah beisammen liegen und größtenteils die gleichen Gemeinden umfassen, wurde auf eine getrennte Darstellung verzichtet und die Bevölkerungsdaten in den Abschnittsdaten aufsummiert.

Zu Frage 70:

- *Wie viele Menschen leben zwischen Wien und Villach längs der Neuen Südbahn?*



Zwischen Wien (nicht inbegriffen) und Villach leben in den Gemeinden, die direkt entlang der Streckenführung der neuen Südstrecke über Pottendorfer Linie und Koralmbahn sowie der „alten“ Streckenführung über die Südbahn und den Neumarkter Sattel gelegen sind, insgesamt rund 1.129.000 Einwohner\_innen, davon entlang der neuen Südstrecke **rund 845.000 Einwohner\_innen**.

Die Bevölkerung entlang der Südstrecke teilt sich wie folgt auf:

<b>System Südstrecke inkl. Strecke Bruck an der Mur – Unzmarkt – Klagenfurt</b>	<b>1.129.343</b>
<b>davon neue Südstrecke</b>	<b>844.680</b>
<i>Wien (a) - Wiener Neustadt (a) (Südbahn – Streckenführung „alte“ Südstrecke)</i>	154.627
Wien (a) - Wiener Neustadt (a) (Pottendorfer Linie)	42.534
Wiener Neustadt	45.277
Wiener Neustadt (a) - Bruck an der Mur (a)	109.679
Bruck an der Mur	15.837
Bruck an der Mur (a) - Graz (a)	28.456
Graz	288.806
Graz (a) - Klagenfurt (a) (Koralmbahn)	128.112
Klagenfurt	100.817
Klagenfurt (a) - Villach (a)	22.919
Villach	62.243
<i>Bruck an der Mur (a) - Klagenfurt (a) („alte“ Streckenführung Neumarkter Sattel)</i>	130.036

(a)... ausschließlich; Auswertung durch AustriaTech und BMK auf Basis der Hauptwohnsitzdaten aus dem Jahr 2019 (Statistik Austria); *kursive Abschnitte*: nicht Teil der neuen Südstrecke; Abschnitt Wiener Neustadt (a) - Bruck an der Mur (a) umfasst sowohl die Gemeinden entlang der Semmering-Bergstrecke und des Semmering-Basistunnels.

#### Beilagen

Mit freundlichen Grüßen

Leonore Gewessler, BA



