

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: 2020-0.824.071

27. Jänner 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Lercher, Genossinnen und Genossen haben am 11. Dezember 2020 unter der **Nr. 4522/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Ausbau der Leistungsfähigkeit der Bahnstrecke Graz – Bruck/Mur gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wann werden die Großprojekte Koralmtunnel und der Semmeringbasistunnel endgültig fertiggestellt und in Betrieb genommen?*

Der im Oktober 2020 beschlossene Rahmenplan 2021-2026 bildet die aktuellen Zeitpläne der Projekte Koralmbahn und Semmering-Basistunnel ab. Dementsprechend ist die Fertigstellung der Koralmbahn mit Dezember 2025 und des Semmering-Basistunnels mit Dezember 2027 geplant. Siehe dazu auch:

https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html. Der Bauzeitplan des Semmering-Basistunnels wird derzeit evaluiert.

Zu Frage 2:

- *Welche Auswirkungen wird die Inbetriebnahme der Koralmbahn auf die Zugverbindungen in der Obersteiermark haben?*

Durch die Inbetriebnahme der Koralmbahn wird es zu weitreichenden Änderungen in den Fahrplänen der Bahnverbindungen in der Steiermark und Kärnten kommen. Die Fernverkehrsverbindung Villach – Klagenfurt – Wien kann dank der Koralmbahn künftig über Graz erfolgen. Die Fahrzeit Klagenfurt – Wien wird sich nach Inbetriebnahme der Koralmbahn und des Semmering-Basistunnels von derzeit rund vier Stunden auf rund 2 Stunden und 40 Minuten ver-

kürzen. Auch die Fahrzeiten aus der Obersteiermark Richtung Wien werden sich durch das geplante Interregio-Konzept verkürzen. Die konkreten Fahrplankonzepte des Fern- und Nahverkehrs sind auf der Homepage des BMK unter https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/nahverkehr/finanzierung/verkehrsdienstvertraege/bisherige_vergaben.html veröffentlicht.

Im Übrigen darf ich auch auf meine umfangreiche Anfragebeantwortung vom 22. Juni 2020 (Nr. 1624/AB) der parlamentarischen Anfrage Nr. 1650/J-NR/2020 vom 22. April 2020 betreffend „Neue Südbahn“ hinweisen.

Zu den Fragen 3 bis 5:

- *Welche Auswirkungen wird die Inbetriebnahme der Koralmbahn auf den Bahnabschnitt Graz – Bruck/Mur haben?*
- *Wie sieht derzeit die prozentuelle Kapazitätsauslastung des Bahnabschnittes Graz – Bruck/Mur aus?*
- *Wie wird sichergestellt, dass die Kapazitätsgrenzen des Bahnabschnittes Graz – Bruck/Mur ab 2025 (Eröffnung Koralmbahn) nicht überschritten werden?*

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. Derzeit liegt die Auslastung ebenfalls im Bereich zwischen 80% und 100%.

Grundsätzlich ist zu den genannten Auslastungszahlen anzumerken, dass es „die Kapazität“ einer Strecke als alleinstehenden, für sich gültigen Wert nicht gibt. Kapazität ist immer abhängig vom Nutzungsgrad einer Betriebsanlage. Die Grundparameter, von denen Kapazität beeinflusst wird, sind:

- die Charakteristik einer Betriebsanlage,
- der Fahrplan und
- die erforderliche Qualität (Pünktlichkeit).

Auf einer vorgegebenen Infrastruktur basiert Kapazität auf gegenseitigen Abhängigkeiten:

- die Anzahl der Trassen (in einem Bezugszeitraum),
- die Geschwindigkeit,
- die Stabilität (Zeitzuschläge als Anteil der Fahrzeit oder als Pufferzeit zwischen den Trassen zur Sicherung der Pünktlichkeit und zur Minimierung von Verspätungsübertragungen) und das Mischungsverhältnis.

Zu Frage 6:

- *Gibt es mittel- bis langfristige Pläne, um die Zugverbindung zwischen Graz – Bruck/Mur weiter auszubauen bzw. zu attraktivieren?*
 - a. *Wenn ja, ist ein 3- oder 4-gleisiger Ausbau geplant bzw. möglich?*
 - b. *Wenn ja, wird eine weitere Fahrzeitverkürzung in diesem Abschnitt angedacht?*
 - c. *Wenn ja, wie sehen diese Pläne konkret aus und wie weit sind diese Pläne vorangeschritten?*
 - d. *Wenn nein, warum gibt es diese Pläne nicht?*

Im derzeit gültigen Zielnetz 2025+, dem langfristigen Ausbauplan für die ÖBB-Bahninfrastruktur, sind für den Abschnitt keine Maßnahmen vorgesehen, die über die in Frage 5 genannten hinausgehen. 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, die über die derzeit gültige Verkehrsprognose 2025+ hinausgehen, werden mit den Ergebnissen der derzeit in Ausarbeitung befindlichen „Verkehrsprognose 2040“ erwartet. Das Erfordernis für weiterreichende Investitionen wird im Rahmen des Prozesses zum Zielnetz 2040+ neu bewertet und allenfalls konkrete Maßnahmen abgeleitet.

Es gibt derzeit keine konkreten Projektaufträge an die ÖBB-Infrastruktur AG 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. Es 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 7:

- *Gab es bereits Treffen zwischen Vertretern von ÖBB, Land Steiermark und Ministerium, um die Auswirkungen der Koralmbahn zu diskutieren und um entsprechende Konzepte für eine attraktivere Zugverbindung in diesem Abschnitt zu entwickeln?*
 - a. *Wenn ja, wann und in welcher Form?*
 - b. *Wenn ja, wie sehen diese Konzepte konkret aus?*
 - c. *Wenn nein, wird das Ministerium dementsprechende Treffen einberufen?*

Es besteht laufend ein enger Austausch zwischen der ÖBB, dem Land Steiermark und dem BMK betreffend die weitere Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur und der Verkehrsdienste in der Steiermark über diverse Gremien, wie z.B. den Lenkungsausschuss Steiermark für Projekte der ÖBB-Infrastruktur AG. Die Bestellung der Verkehrsdienste im Nah- und Regionalverkehr erfolgt in enger Kooperation von BMK, Land Steiermark und SCHIG mbH. Dazu finden regelmäßig Besprechungen im Rahmen einer „AG Fahrplananpassung“ statt. Insbesondere in Vorbereitung auf die derzeit gültigen Verkehrsdiensteverträge, die die Auswirkungen der Infrastrukturprojekte unterstellen (siehe dazu insbesondere

https://www.bmk.gv.at/themen/mobilitaet/transport/nahverkehr/finanzierung/verkehrsdienstevertraege/bisherige_vergaben.html) fand eine intensive Zusammenarbeit statt.

Zu Frage 8:

- *Inwieweit wird sichergestellt, dass die Interessen, Sorgen und Wünsche der Bevölkerung bzw. der betroffenen Städte und Gemeinden aus den genannten Gebieten berücksichtigt werden?*

Die ÖBB-Infrastruktur AG pflegt bei der Umsetzung ihrer Projekte eine intensive Zusammenarbeit mit den jeweils betroffenen Gemeinden.

Gemäß § 11 ÖPNRV-G 1999 liegt eine Zuständigkeit für die Planung des Nah- und Regionalverkehrs bei den Ländern und Gemeinden. Dies ist vom Gesetzgeber dahingehend begründet, dass die regionalen Stellen die Bedürfnisse der örtlichen Nutzer_innen unmittelbarer berücksichtigen können. Insofern werden die Sorgen und Wünsche der Bevölkerung auch über die Länder in den oa. angeführten Gremien eingebracht.

Zu Frage 9:

- *Wann und in welcher Form soll die Bevölkerung über die bevorstehenden und weitreichenden Änderungen der Zugverbindungen in der Obersteiermark informiert werden?*

Grundsätzlich wird die Bevölkerung regelmäßig, v.a. auch anlässlich der jährlichen Fahrplanwechsel im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit durch BMK und ÖBB informiert. Weitreichende Änderungen werden dazu auch langfristig kommuniziert.

Leonore Gewessler, BA

