

**7144/AB****vom 06.09.2021 zu 7310/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

**= Bundesministerium**  
**Klimaschutz, Umwelt,**  
**Energie, Mobilität,**  
**Innovation und Technologie**

**Leonore Gewessler, BA**  
**Bundesministerin**

An den  
 Präsident des Nationalrates  
 Mag. Wolfgang Sobotka  
 Parlament  
 1017 W i e n

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

Geschäftszahl: 2021-0.488.647

6. September 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Fiedler, Kolleginnen und Kollegen haben am 8. Juli 2021 unter der **Nr. 7310/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend 1-2-3 Ticket Ausbremsung von Graz? gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

### **Zum Motivteil**

Das zwischen dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und dem Land Steiermark am 3. Juli 2021 abgeschlossene „Steiermark-Paket“ (Langtitel: „Memorandum of Understanding über Eckpunkte zur Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur in der Steiermark (Bekenntnis zu den besonderen verkehrspolitischen Herausforderungen im steirischen Zentralraum und Steiermarkpaket 2021) sowie zur Einführung günstiger Jahresnetzkarten für den öffentlichen Personenverkehr in Österreich (Klimaticks)“) enthält Investitionen bis zum Jahr 2030 in Höhe von insgesamt rund € 1,4 Mrd.. Mehr als die Hälfte davon betrifft Investitionen im steirischen Zentralraum. Das Steiermark-Paket kommt somit sowohl diesem, als auch dem ländlichen Raum zu Gute.

Im Folgenden werden die wesentlichen Inhalte des Steiermark-Paketes bezüglich Infrastrukturausbau zusammengefasst. Da es sich beim Steiermark-Paket um ein Memorandum of Understanding handelt, sind die jeweiligen Inhalte noch in rechtsverbindliche Verträge zu überführen.

- Durch die im Steiermark-Paket fixierten Projekte sollen die Takte auf den S-Bahn Linien im Großraum Graz deutlich verdichtet werden. Gerade im Südraum von Graz ist dies besonders wichtig, um die Pendler:innen vom Auto in den Zug zu bringen.
- Das Land wird Kostenbeiträge zum Vollausbau der Koralm bahn inkl. 4-gleisiger Ausbau Graz-Feldkirchen, „Flughafenast“, Bahnhof Wundschuh und „Verbindungsgleis Nord“

zur Verfügung stellen. Der Bund hat die geplante Umsetzung des zweigleisigen Ausbaus des Flughafenastes mit dem im Herbst 2020 von der Bundesregierung beschlossenen Rahmenplan bereits vorgezogen. Damit wird der dynamischen Entwicklung im Steirischen Zentralraum Rechnung getragen.

- Vor allem für die Strecken der GKB soll sich mit dem Steiermark-Paket ein Quantensprung ergeben. Die Elektrifizierung und der Ausbau der GKB-Strecken sowie viele fahrgastrelevanten Maßnahmen sind geplant. Die Elektrifizierung der GKB wird zu einer massiven Reduktion der Luftemissionen führen. Allein in den ersten 30 Jahren würde dies mit Umsetzung des Zielfahrplans eine Ersparnis von 480.000 Tonnen CO<sub>2</sub> (16.000 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr) bedeuten. Moderne Elektrotriebfahrzeuge sind zudem leiser im Betrieb. Die Elektrifizierung wird damit einen erheblichen Beitrag zur Erreichung der Klima- bzw. Energieziele des Bundes und des Landes Steiermark leisten.
  - Zur Dekarbonisierung des Verkehrssystems im steirischen Zentralraum soll die Steirische Ostbahn elektrifiziert werden. Der Streckenabschnitt im Raabtal wird zudem auf bis zu 160 km/h ausgebaut, wodurch die Fahrzeiten verkürzt werden können. Weiters werden dichtere Takte ermöglicht.
  - Auch bezüglich der Niveaureimachung der prioritären Eisenbahnkreuzungen auf Grazer Stadtgebiet (Peter-Rosegger-Straße, Wetzelsdorfer Straße, Gradnerstraße, Kärntner Straße und Reininghausstraße) wurde eine Vereinbarung zum Zeitplan und zur Aufteilung der Kosten getroffen.
  - Auch die Radkersburger Bahn soll auf Grundlage eines mit dem Land entwickelten Konzeptes für den Personenverkehr attraktiviert werden. Konkret soll durch eine Streckenbeschleunigung eine Fahrzeit von weniger als 30 Minuten erreicht werden. Dabei soll eine innovative und kostengünstige Regionalbahntechnik den Bestand der Strecke langfristig absichern. Mittel- bis langfristig wird die Dekarbonisierung der Radkersburger Bahn angestrebt, die durchaus auch alternative, ökonomisch sinnvolle und emissionsarme Antriebssysteme beinhalten kann.
  - Im Zuge einer steirischen Bahnhofsoffensive sollen weitere Verkehrsstationen in der Steiermark attraktiviert und barrierefrei umgestaltet werden.
  - Nachdem der massive Ausbau der Eisenbahninfrastruktur nur im Einklang mit Ausweiterungen im Verkehrsangebot sinnvoll ist, bekennt sich das BMK zu einer Mitfinanzierung bei Ausweitungen der Verkehrsdienstleistungen auf der Schiene.
  - Aber nicht nur das Fernverkehrs- und S-Bahn-Hauptnetz soll weiter ausgebaut werden. Auch die unter dem Dach der RegioBahn Steiermark zusammengefassten Regionalbahnen sollen Schritt für Schritt zukunftsfit gemacht werden. Die Erarbeitung eines Attraktivierungskonzeptes für die Thermenbahn im Abschnitt Landesgrenze Niederösterreich/Steiermark – Hartberg wurde vereinbart. Die unterschiedlichen Initiativen und Vorstellungen zur Weiterentwicklung der Thermenbahn im Abschnitt Hartberg - Fehring werden im Rahmen der Entwicklung des Zielnetzes 2040 sowie auf Grundlage des Regionalen Mobilitätsplanes Oststeiermark einer gesamthaften Betrachtung unterzogen. Gemeinsames Ziel von Bund und Land ist es, ein effizientes Gesamtkonzept für den öffentlichen Personenverkehr zu erstellen, das als Basis für eine nachhaltig tragfähige Regionalentwicklung dient.
- Auf der Salzkammergutbahn (Bad Aussee – Stainach-Irdning) soll ein Landesbeitrag zur Attraktivierung der Verkehrsstationen Pürgg, Tauplitz, Bad Mitterndorf, Bad Mitterndorf-Heilbrunn und Kainisch für den Personenverkehr vereinbart werden.

**Zu den Fragen 1 und 2:**

- *Wieso gibt es keine transparente Offenlegung der Zahlen, wie viel die Stadt Graz für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs bekommen soll?*
- *Wieso wird die Vereinbarung zwischen dem Land Steiermark und Ihrem Ministerium nicht veröffentlicht?*

Das BMK fördert unterschiedliche Aspekte im Ausbau des öffentlichen Verkehrs und ist bestrebt, die jeweiligen Prozesse möglichst transparent zu gestalten.

Der ÖBB-Rahmenplan, der die vorgesehenen Investitionen in ÖBB-Projekten nach Jahren aufgeteilt enthält, ist auf der Homepage des BMK veröffentlicht ([https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan\\_oebb.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html)). Darin sind beispielsweise folgende Projekte enthalten, die die Stadt Graz betreffen:

- Graz - Weitendorf, bedarfsgerechter Ausbau
- Messendorf; Bahnhofsumbau inkl. elektronisches Stellwerk und Adaptierung Haltestelle Raaba
- Staatsgrenze nächst Jennersdorf - Graz Ostbf; Elektrifizierung

Für Bund-Länder-Vereinbarungen gemäß Artikel 15a B-VG ist ein Ministerratsbeschluss erforderlich. Danach sind diese Vereinbarungen vom Nationalrat zu genehmigen. Dadurch wird ein hohes Maß an Transparenz sichergestellt. Dies betrifft beispielsweise den Ausbau von Stadt- regionalbahnen. Nach Abschluss der Genehmigung werden diese Vereinbarungen auch im Bundesgesetzblatt veröffentlicht. Siehe dazu zunächst die entsprechenden Ministerratsbeschlüsse samt allen Unterlagen:

Vereinbarung mit dem Land Oberösterreich:

<https://www.bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/die-bundesregierung/ministerratsprotokolle/ministerratsprotokolle-regierungsperiode-xxvii-2021/beschlussprotokoll-63-ministerrat-9-juni.html> – siehe TOP 17

Vereinbarung mit dem Land Tirol:

<https://www.bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/die-bundesregierung/ministerratsprotokolle/ministerratsprotokolle-regierungsperiode-xxvii-2021/beschlussprotokoll-65-ministerrat-23-juni.html> – siehe TOP 15

Mit dem Land Steiermark werden Verhandlungen auf technischer Ebene bzgl. der Mitfinanzierung des Bundes an den Straßenbahnausbauten fortgeführt, diese sind aber noch nicht abgeschlossen. Der Ministerrat und das Parlament wurden deshalb noch nicht damit befasst.

Zu den verkehrspolitischen Herausforderungen im steirischen Zentralraum wurden zwischen Bund und Land Steiermark nachstehende Festlegungen getroffen:

Die Bevölkerung im steirischen Zentralraum wächst auch in den nächsten Jahren überdurchschnittlich stark. Gerade die besonderen verkehrspolitischen Herausforderungen von Graz, der zweitgrößten Stadt Österreichs mit ihrem Ballungsraum, birgt ein einzigartiges Potenzial für eine umweltfreundliche und zukunftsfitte Mobilität in unterschiedlichsten Formen. Der Bund und das Land Steiermark bekennen sich daher zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik im Steirischen Zentralraum, die zukunftsorientiert ist.

Der Bund bekräftigt seine Absicht, in Zusammenhang mit den im Regierungsprogramm verankerten „Öffi-Milliarden“ zur Umsetzung der österreichischen Energie- und Klimastrategie sowie mit dem Ziel, die Klimaneutralität in Österreich bis 2040 zu erreichen, Neubauminvestitionen von Städten, wie hier beispielsweise der Stadt Graz in regionale ober- oder unterirdische Stadtbahn- und Straßenbahnlösungen im Wege von Vereinbarungen gemäß Art 15a B-VG zwischen Bund und Ländern mitzufinanzieren. Voraussetzung dafür ist, dass die Projekte stadtgrenzenüberschreitende Wirkung entfalten, diese sich in ein klimagerechtes Gesamtverkehrskonzept einbetten und keine signifikanten Kapazitätserweiterungen im relevanten Straßennetz und Parkraum durchgeführt werden, welche die Wirkungen des Ausbaus der Straßenbahn vermindern.

Unabhängig von den oben genannten Straßenbahnausbauten liegen zurzeit mehrere Konzepte für die verkehrspolitische Zukunft des steirischen Zentralraums vor. Dies sind unter anderem jene einer Metro, einer Stadtbahn sowie S-Bahnkonzepte in unterschiedlichen Ausgestaltungen. Um einen konkreten Schritt in diese moderne Zukunft der Mobilität zu setzen, braucht es eine solide, aber auch vergleichbare wissenschaftliche Basis der Fachexpert:innen. Dementsprechend sollen im Rahmen einer Arbeitsgruppe sämtliche Verkehrskonzepte einer fachlichen Prüfung unterzogen werden. Anschließend soll diese Empfehlung den Gremien der Stadt Graz zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt werden.

Daneben strebt das Land in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Regionsvertreter:innen die Überarbeitung des bestehenden regionalen Mobilitätsplanes für den steirischen Zentralraum an. Die ersten Grundlagenerhebungen dazu sollen mit Ende 2021 beginnen. In weiterer Folge soll dann der konkrete Prozess im Laufe des Jahres 2022 gestartet werden. Im Zuge der Erarbeitung des Regionalen Mobilitätsplans zum steirischen Zentralraum sollen auch die oben erwähnte Empfehlung sowie Beschlüsse der Stadt Graz in die Diskussion miteinfließen. Basierend auf dem zukünftigen Regionalen Mobilitätsplan Steirischer Zentralraum sowie dem Beschluss der Stadt Graz zur Erweiterung des ÖV-Systems sollen Verhandlungen über die konkrete Umsetzung des bestmöglichen ÖV-Konzeptes für den steirischen Zentralraum und die Möglichkeit einer Beteiligung entsprechend den jeweiligen Ressorts der anderen Gebietskörperschaften geführt werden.

#### Zu den Fragen 3 und 4:

- *Stimmt es, dass Projekte, die bereits gebaut werden, weniger finanzielle Mittel bekommen?*
  - a. *Wenn ja, warum?*
  - b. *Wenn nein, nach welchen Kriterien erfolgt die Zuteilung?*
- *Stimmt es, dass nur Neubauprojekte finanziert werden?*
  - a. *Wenn ja, ist das keine Benachteiligung von Städten, die in den letzten Jahren den öffentlichen Verkehr ausgebaut haben?*

Das aktuelle Regierungsprogramm sieht im Bereich Verkehr und Infrastruktur verstärkte Investitionen in den Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs von Ballungsräumen vor. In diesem Zusammenhang sollen im städtischen Bereich insbesondere Regionalbahnen mit stadtgrenzenüberschreitender Wirkung nachhaltig ausgebaut werden. Da dieses neue Förderinstrument erst durch die aktuelle Bundesregierung eingerichtet wurde, können auch nur seither neu errichtete oder geplante Projekte in diesem Rahmen gefördert werden.

**Zu Frage 5:**

- Können Sie bestätigen, dass der Passus: „Neubauinvestitionen von Städten, wie hier beispielsweise der Stadt Graz in regionale ober- oder unterirdische Stadtbahn- und Straßenbahnlösungen“ im Vertragsentwurf vorkommt?
- Wenn nein, wie ist der Graz relevante Passus stattdessen ausformuliert?

Der zitierte Passus findet sich im unterzeichneten Memorandum of Understanding.

**Zu Frage 6:**

- Hängt die Höhe der bereitgestellten finanziellen Mittel davon ab, ob der Ausbau des öffentlichen Verkehrs über die Gemeindegrenzen führt?
- Wenn ja, wie stark ist der Ausbau des überregionalen Verkehrs von der Bereitstellung der finanziellen Mittel abhängig?

Voraussetzung für die Förderung sind unter anderem „stadtgrenzenüberschreitende Wirkungen“ der Stadtregionalbahnen. Eine Überschreitung der Gemeindegrenzen durch diese Bahnen ist nicht erforderlich.

**Zu den Fragen 7 bis 11:**

- Stimmt es, dass die Stadt Salzburg 450 Millionen für geplante Verkehrsprojekte bekommt?
- Wenn ja, auf welche Projekte werden die 450 Millionen verteilt?
  - Wenn nein, wie viel bekommt die Stadt Salzburg und auf welche Projekte wird das Geld verteilt?
- Stimmt es, dass die Stadt Linz 250 Millionen für geplante Verkehrsprojekte bekommt?
- Wenn ja, auf welche Projekte werden die 250 Millionen verteilt?
  - Wenn nein, wie viel bekommt die Stadt Salzburg und auf welche Projekte wird das Geld verteilt?
- Wie viel bekommt Klagenfurt und auf welche Projekte wird das Geld verteilt?
- Wie viel bekommt Bregenz und auf welche Projekte wird das Geld verteilt?
- Wie viel bekommt Innsbruck auf welche Projekte wird das Geld verteilt?

Der Bund beteiligt sich insbesondere an folgenden Arten von Verkehrsprojekten:

- Schienenbauprojekte der ÖBB-Infrastruktur AG gemäß Rahmenplan (Bundesbahngesetz)
- Projekte im Rahmen der Privatbahnförderung gem. Privatbahngesetz
- Regionalstadtbahnen im Wege von Vereinbarungen gem. Art. 15a B-VG
- Verkehrsdiestebestellungen gem. ÖPDRV-G
- Förderungen im Rahmen des klimaaktiv mobil Programms (z.B. Förderschiene Radwege)
- Künftig im Rahmen der Recovery und Resilience Facility: Fördermittel für emissionsfreie Busse und zugehöriger Infrastruktur

**Salzburg:**

Im Rahmen der Privatbahnförderung besteht derzeit im Zusammenhang mit der Salzburger Regionalbahn (Durchbindung nach Süden) zwischen Land Salzburg und Bund als erster Schritt eine verbindliche Vereinbarung zur Finanzierung der Planungskosten bis einschließlich 2023.

Für die weiteren Planungen und den Bau wurde eine Bundesfinanzierung in Aussicht genommen, wobei zur entsprechenden rechtsverbindlichen Festlegung in Zukunft noch Verhandlungen zu führen sind. Generell befindet sich das Projekt Salzburger Regionalbahn (Durchbindung nach Süden) derzeit noch in einer frühen Planungsphase. Verlässliche Kostenschätzungen zur Realisierung des Gesamtprojektes werden erst nach Abschluss der Detailplanung vorliegen.

**Linz:**

Die Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Oberösterreich über die Finanzierung der Planung der Stadtregionalbahnprojekte Linz umfasst die detaillierte Planung der Projekte in Linz mit Gesamtkosten in Höhe von rund € 26 Mio. im Zeitraum bis 2026. Der Bund leistet dazu einen Zuschuss in Höhe von 50%, d.h. rund € 13 Mio.. Konkret werden die Einreichplanung der Innenstadtdurchbindung und das Vorprojekt für den Verlauf der S6 (Linz Hauptbahnhof bis Mühlkreisbahnhof) vereinbart. Langfristiges Ziel ist es, in der Region Linz angesichts des weiterhin zunehmenden Pkw-Verkehrs insbesondere aus dem Norden von Linz den Marktanteil im Öffentlichen Personennah- und -regionalverkehr zu steigern. Zu diesem Zweck ist nach Vorliegen der Detailplanung der Abschluss einer weiteren Art. 15a-Vereinbarung zum Bau dieser Projekte geplant. Generell befindet sich dieses Projekt derzeit noch in einer frühen Planungsphase. Verlässliche Kostenschätzungen zur Realisierung des Gesamtprojektes werden erst nach Abschluss der Detailplanung vorliegen.

Siehe dazu auch den Link zum diesbezüglichen Ministerratsbeschluss in der Beantwortung zu Frage 1.

**Innsbruck:**

Im Raum Innsbruck wird derzeit insbesondere der Ausbau der neuen Ost-West-Achse der Regionalbahn von Rum über das Stadtzentrum von Innsbruck bis nach Völs gefördert.

Dabei wird der Streckenabschnitt vom Stadtzentrum nach Rum als „Straßenbahn“ realisiert, d.h. die Bahntrasse wird auch vom Straßenverkehr genutzt. Dieser Abschnitt ist Gegenstand einer Vereinbarung gemäß Artikel 15a B-VG.

Der Streckenabschnitt vom Stadtzentrum nach Völs wird hingegen als „Vollbahn“ errichtet und erhält daher Bundeszuschüsse im Wege der Privatbahnförderung im 9. Mittelfristigen Investitionsprogramm.

Die geplante Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und dem Land Tirol über die Finanzierung der Regionalbahn Tiroler Zentralraum, Abschnitt Rum, umfasst die Finanzierung der Errichtung dieser Regionalbahn mit Gesamtkosten in Höhe von rund € 36 Mio. im Zeitraum bis 2023. Der Bund leistet dafür einen Zuschuss in Höhe von rund 45 %, d.h. rund € 16 Mio.. Diese Vereinbarung wurde am 23.6.2021 im Ministerrat beschlossen, die erforderliche Genehmigung durch den Nationalrat ist im Herbst 2021 zu erwarten. (siehe dazu auch den Link zum diesbezüglichen Ministerratsbeschluss in der Beantwortung zu Frage 1)

Für die Errichtung der Regionalbahn Innsbruck-Völs sind im 9. Mittelfristigen Investitionsprogramm der Privatbahnförderung im Zeitraum 2021-2025 Gesamtinvestitionen in Höhe von rund € 67 Mio. geplant. Dafür sind Bundeszuschüsse in Höhe von 50%, somit rund € 33,5 Mio., vorgesehen.

Ferner sind im 9. Mittelfristigen Investitionsprogramm der Privatbahnförderung im Zeitraum 2021-2025 auch für Investitionen der Stubaitalbahn Gesamtinvestitionen in Höhe von rund € 32 Mio. geplant. Dafür sind Bundeszuschüsse in Höhe von 50%, somit rund € 16 Mio., vorgesehen.

**Klagenfurt und Bregenz:**

Die Städte Klagenfurt und Bregenz planen zwar keine Errichtung von Regionalstadtbahnen bzw. Straßenbahnen, profitieren aber generell vom Ausbau der S-Bahn-Systeme in den jeweiligen Bundesländern und können über die Verkehrsverbünde bzw. Verkehrsunternehmen auch an den geplanten wettbewerblichen Ausschreibungen zum Beispiel für Förderungen von emissionsfreien Bussen und zugehöriger Infrastruktur partizipieren.

Leonore Gewessler, BA

