

7467/AB**vom 01.10.2021 zu 7606/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: 2021-0.545.897

1. Oktober 2021

Sehr geehrter Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Amesbauer, Zanger und weitere Abgeordnete haben am 02. August 2021 unter der **Nr. 7606/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Investitionen in Nebenbahnen in der Steiermark gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Das zwischen meinem Bundesministerium 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 (Klimatickets)“) enthält Investitionen bis zum Jahr 2030 in Höhe von insgesamt rund € 1,4 Mrd. Das Steiermark-Paket kommt sowohl dem steirischen Zentralraum 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 eine Absichtserklärung 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 beschlos-

- senen 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 CO₂ (16.000 Tonnen CO₂ 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 Niveaufreimachung der prioritären Eisenbahnkreuzungen auf Grazer Stadtgebiet (Peter-Rosegger-Straße, Wetzelsdorfer Straße, Gradnerstraße, Kärtner 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.
- Für die 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 bis 6:

- *Werden derzeit betreffend Bahnstrecken in der Steiermark abseits der ÖBB-Hauptstrecken (insbesondere Landesbahnen) Gespräche bzw. Verhandlungen über Investitionen seitens des Bundes geführt?*
- *Wenn ja, welche Bahnstrecken betrifft dies konkret?*

- Wenn ja, was ist der konkrete Inhalt der derzeitigen Gespräche bzw. Verhandlungen?
- Wenn ja, wann rechnen Sie mit einem Abschluss der Gespräche bzw. Verhandlungen und der Präsentation entsprechender Ergebnisse?
- Gab es seit Ihrem Amtsantritt von Seiten der Steiermärkischen Landesregierung Ansuchen für Gespräche bzw. Verhandlungen über Investitionen seitens des Bundes betreffend Bahnstrecken in der Steiermark abseits der ÖBB-Hauptstrecken (insbesondere Landesbahnen), die von Ihnen bzw. Ihrem Ressort abgelehnt wurden?
- Wenn ja, welche Bahnstrecken betraf dies konkret, was war der konkrete Inhalt der Ansuchen und warum wurden die Ansuchen jeweils abgelehnt?

Wie einleitend ausgeführt, betrifft das Anfang Juli abgeschlossene „Steiermark-Paket“ keineswegs nur ÖBB-Hauptstrecken, sondern mit der Graz-Köflacher-Bahn, der Radkersburger Bahn, der Thermen- und Wechselbahn sowie der Salzkammergutbahn auch weite Teile der Regionalbahnen in der Steiermark.

Zu den Fragen 7 bis 15:

- Hat die in der Begründung der vorliegenden Anfrage genannte, vom Land Steiermark eingerichtete Arbeitsgruppe betreffend Murtalbahn bereits mit Ihnen bzw. Ihrem Ressort Kontakt aufgenommen?
- Wenn ja, wie gestaltet sich der aktuelle Stand der Gespräche bzw. Verhandlungen über Investitionen seitens des Bundes?
- Wenn ja, ist aus derzeitiger Sicht mit einem positiven Abschluss der Gespräche zu rechnen und wie könnte ein solcher aus Ihrer Sicht bzw. aus Sicht Ihres Ressorts aussehen?
- Sind derzeit Investitionen – abseits der im Rahmen des „Steiermarkpakets“ angekündigten Maßnahmen, der abgeschlossenen Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarungen über die Planung, Bestellung und Abwicklung von öffentlichen Personennah- und –regionalverkehrsdiesten auf der Schiene auf der Strecke Unzmarkt – Murau – Predlitz – Tamsweg, sowie den Strecken (Graz-) Gleisdorf – Weiz und (Graz-) Peggau – Übelbach bzw. der Finanzierungsvereinbarungen über die mittelfristigen Investitionsprogramme – von Seiten des Bundes in Bahnstrecken in der Steiermark abseits der ÖBB-Hauptstrecken (insbesondere Landesbahnen) geplant?
- Wenn ja, welche Bahnstrecken betrifft dies und wie gestalten sich die geplanten Investitionen konkret?
- Welche Bahnstrecken in der Steiermark abseits der ÖBB-Hauptstrecken (insbesondere Landesbahnen) kommen aus Sicht Ihres Ressorts für weitere Investitionen von Seiten des Bundes in Betracht?
- Von welchen Faktoren hängen mögliche weitere Investitionen aus Ihrer Sicht bzw. aus Sicht Ihres Ressorts ab?
- Welche Bahnstrecken in der Steiermark abseits der ÖBB-Hauptstrecken (insbesondere Landesbahnen) kommen aus Sicht Ihres Ressorts nicht für weitere Investitionen von Seiten des Bundes in Betracht?
- Warum kommen diese Bahnstrecken für keine weiteren (Investitionen in Betracht bzw. warum sehen Sie keinerlei Notwendigkeit auch den nicht urbanen Raum in der Steiermark entsprechend zu unterstützen?)

Es ist ein erklärt Ziel der Bundesregierung, den öffentlichen Verkehr sowohl innerhalb als auch außerhalb der Ballungsräume im Rahmen der im Regierungsprogramm verankerten „Öffi-Milliarden“ zu stärken.

Investitionen in das ÖBB-Streckennetz

Betreffend die geplanten Investitionen am ÖBB-Streckennetz wird auf die einleitenden Ausführungen zum Steiermark-Paket sowie auf den im Herbst 2020 von der Bundesregierung geschlossenen ÖBB-Rahmenplan 2021-2026 verwiesen (siehe https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:44b7834b-37f1-4bcd-909c-0e8feeaa25204/rahmenplan_oebb_praesentation_2021-2026_komprimiert.pdf; Schwerpunktthemen Steiermark auf Folie 25).

Investitionen abseits der ÖBB Strecken in das Streckennetz von Privatbahnen (insb. Murtalbahn)

Wie Ihnen bekannt ist, wird die Eisenbahninfrastruktur der Privatbahnen – so auch die Strecken der Steiermärkischen Landesbahnen – vom Bund über die Privatbahnhfinanzierung gemäß Privatbahngesetz 2004 kofinanziert. Für die Privatbahnhfinanzierung der Steiermärkischen Landesbahnen im Zeitraum 2021 bis 2025, welche die Murtalbahn mitumfasst, liegt bereits ein abgestimmter, unterschriftenreifer Übereinkommensentwurf vor, der vom BMK Ende Juni 2021 zur Unterzeichnung ausgesendet wurde und für die Steiermärkischen Landesbahnen insgesamt im Zeitraum 2021 bis 2025 Ausgaben in Höhe von rd. 30 Mio. € und eine Bundesfinanzierung in Höhe von rd. 15 Mio. € vorsieht.

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

Nicht zuletzt aufgrund der jüngsten Ereignisse an der Murtalbahn wurden kürzlich die Gespräche zwischen BMK und Land betreffend die Zukunft der Murtalbahn intensiviert.

Für mich steht außer Streit, dass für das Murtal eine Lösung gefunden werden muss, um ein den klimapolitischen Zielsetzungen entsprechendes ÖV-Angebot entwickeln und bereit stellen zu können, und dass der Bund dabei auch eine gewisse Mitverantwortung trägt. Gleichzeitig ersuche ich jedoch um Verständnis, dass es angesichts der starken regionalen Verankerung der Murtalbahn aus meiner Sicht zunächst zielführend ist, dass die Region bzw. das Land ein auf die spezifischen regionalen Gegebenheiten eingehendes Verkehrskonzept entwickeln.

Dazu gehört auch die Fragestellung und Abwägung, welches System hierfür das geeignetste ist.

Wenn die betroffenen Länder in diesem Zusammenhang zum Schluss kommen, dass die Schieneninfrastruktur der Murtalbahn in Zukunft erhalten werden soll, besteht von meiner Seite Bereitschaft zur finanziellen Unterstützung. Den Rahmen dafür bietet das Privatbahngesetz. Auf Basis eines Investitions- und Betriebskonzeptes sind in weiterer Folge Finanzierungslösungen zu entwickeln.

Verkehrsdienebestellungen

Für das Gesamtangebot des *Schienenpersonennahverkehrs* der ÖBB-PV AG wurde mit Fahrplanwechsel Dezember 2018 ein 10-jähriger Verkehrsdieneevertrag im Wege über die SCHIG mbH abgeschlossen, der gemeinsam von Bund und Land finanziert wird. Damit werden rd. 7 Mio. Angebotskilometer sichergestellt, das Angebot wird im Rahmen dieses Vertrages ständig ausgebaut und legt auch die Grundlagen für den Einsatz weiterer moderner Schienenfahrzeuge.

Weiters wurde mit Fahrplanwechsel Dezember 2019 ein neuer Verkehrsdieneevertrag für den *Schienenpersonenfernverkehr* durch den Bund abgeschlossen, der sowohl auf der Südstrecke

als auch auf den inneralpinen Strecken den Taktverkehr sichert und über weite Strecken v.a. auch der Steiermark zugutekommt. Mit Errichtung des Semmeringbasistunnels und der Koralmbahn werden nicht nur die Fahrzeiten wesentlich verkürzt, sondern die Kapazitätserweiterung wird auch eine erhebliche Ausweitung des Angebotes auslösen.

Mit den Privatbahnen GKB und Steiermärkischen Landesbahnen wurden mit Dezember 2020 neue Verkehrsdiesteverträge abgeschlossen, die ebenfalls von Bund und Land gemeinsam finanziert werden. Im Einvernehmen mit dem Land und entsprechend der regionalen Verflechtung wurde der Verkehrsdiestevertrag mit der GKB durch die SCHIG mbH abgeschlossen, der Verkehrsdiestevertrag mit den Steiermärkischen Landesbahnen durch den Steirischen Verkehrsverbund. Durch beide Verträge werden weitere rd. 2,5 Mio. Angebotskilometer gesichert. Mit Ausbau der Koralmbahn wird auch die Elektrifizierung des Streckennetzes der GKB und eine völlige Neugestaltung des Verkehrsangebotes erfolgen. Derzeit laufen die diesbezüglichen Vorarbeiten.



Leonore Gewessler, BA

