

ANFRAGE

der Abgeordneten Klaus Köchl, Petra Oberrauner, Philip Kucher
und GenossInnen

an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

betreffend Neue Südbahn

Um die bemerkenswerten Verkehrszuwächse und Erfolge, die auf der Weststrecke der Österreichischen Bundesbahnen erzielt wurden, künftig auch auf der Südbahnstrecke zu erreichen und vielleicht sogar zu übertreffen, gäbe es günstige Grundvoraussetzungen:

- So leben entlang der Strecke Wien – Villach ähnlich viele Menschen wie entlang der Strecke Wien – Salzburg, und
- die derzeitigen durch ungünstige Topographie benachteiligten Verkehrsstraßen Richtung Süden könnten durch die großzügigen Bahnausbaumaßnahmen noch größere Verbesserungseffekte erwarten lassen als bei der (im Vergleich dazu bereits vorher) nicht so schlecht trassierten Westbahn.

Im Regierungsprogramm gibt es eine Reihe von sehr allgemein gehaltenen Aussagen, welche aber – wenn sie ernst genommen und auch umgesetzt werden – durchaus zu einem solchen Erfolg beitragen können. Jedoch gibt es seit einiger Zeit Entwicklungen, welche diese Erfolge konterkarieren, wenn nicht rechtzeitig gegengesteuert wird.

Angesichts der insgesamt sehr hohen Investitionen in die Neue Südbahn geht es darum, einen möglichst großen und umfassend positiven Verkehrseffekt zu erzielen, der nicht durch einige kleinkarierte Maßnahmen partiell wieder aufgehoben werden soll.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende

Anfrage:

1. Wie groß ist das gesamte Investitionsvolumen für geplante Neubaubahnstrecken?
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)

| Investitionen | Neubaustrecken | | | Bahnhofverbesserungen | | | Sanierung Altbaustrecken | | |
|---------------|--------------------------------|------------------|--------------------------------|--------------------------------|------------------|--------------------------------|--------------------------------|------------------|--------------------------------|
| | Erwartete Gesamt- kosten | Kosten bisher | Erwartete weitere Kosten | Erwartete Gesamt- kosten | Kosten bisher | Erwartete weitere Kosten | Erwartete Gesamt- kosten | Kosten bisher | Erwartete weitere Kosten |
| | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Wien Meidling – Wiener Neustadt Südbahn | | | | | | | | | |
| Pottendorfer Linie | | | | | | | | | |
| Innere Aspangbahn | | | | | | | | | |
| Bf. Wiener Neustadt | | | | | | | | | |
| Wiener Neustadt - Gloggnitz | | | | | | | | | |
| Semmering- Basistunnel | | | | | | | | | |
| Semmering- Bergstrecke | | | | | | | | | |
| Mürztal | | | | | | | | | |
| Murtal Bruck an der Mur bis Graz | | | | | | | | | |
| Graz Hauptbahnhof | | | | | | | | | |
| Graz-Werndorf Bestand | | | | | | | | | |
| Graz-Werndorf Flughafentrasse | | | | | | | | | |
| Werndorf – Bahnhof Weststeiermark | | | | | | | | | |
| Bahnhof Weststeiermark | | | | | | | | | |
| Koralmtunnel | | | | | | | | | |
| IC-Bahnhof St. Paul/Lavanttal | | | | | | | | | |
| IC-Bahnhof St. Paul/Lavanttal - Draubrücke Eis- Ruden | | | | | | | | | |
| Draubrücke bei Eis- Ruden | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| Draubücke Eis- Ruden - Draubücke bei Stein | | | | | | | | | |
| Draubücke bei Stein | | | | | | | | | |
| Draubücke bei Stein - Klagenfurt Hbf | | | | | | | | | |
| Klagenfurt Hbf | | | | | | | | | |
| Klagenfurt Hbf – Villach Hbf | | | | | | | | | |
| Villach Hbf –Villach Süd Gvbf Auen | | | | | | | | | |
| Villach Süd Gvbf Auen – Neuhaus a.d.G. inkl. Terminal Villach Süd | | | | | | | | | |
| Neuhaus a.d.G. – Staatsgrenze bei Tarvis | | | | | | | | | |
| GESAMTSUMMEN | | | | | | | | | |

3. 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?
4. Warum ist im Bahnhof Meidling bahnsteiggleiches richtungsentgegengesetztes Umsteigen von Zügen von Süden zu Zügen nach Westen ermöglicht worden, aber nicht umgekehrt?
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?
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?
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?
8. 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?
 9. Wie erfolgt künftig die Einbindungen der Pottendorfer Linie an die Südbahn?
 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?
 11. Wie erfolgt künftig die Einbindung der Inneren Aspangbahn an die Südbahn bzw. im Wiener Raum?
 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?
 13. 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 Holtransporte von Gutenstein – wie im Zielnetz 2025+ der ÖBB (Anhang Seite 18) festgelegt wurde – nicht auf der Schiene erfolgen soll?
 14. 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?
 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)?

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?
17. Welche Maßnahmen - wie der Ausbau für welche Geschwindigkeiten, Bahnhöfe, künftige Fahrzeiten, geplanter Fertigstellungstermin – sind für die Südbahn im Mürztal geplant?
18. 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?
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?
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?
21. Wie lange werden die jetzt geplanten Maßnahmen (partielle Bahnhofgleisbauten, Sicherungsanlagen u.s.w.) zwischen Bruck an der Mur und Graz nach dem Zusammentreffen der Pontebana-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?
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?
23. Für wann und wie ist die Anbindung des Flughafens Graz geplant?
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)?
25. Welche Infrastruktur-Investitions-Maßnahmen sind für die Lavanttalbahn nördlich des Bahnhofes St. Paul im Lavanttal geplant (Ausbau für welche Geschwindigkeiten, Anzahl der Gleise, Elektrifizierungen, wichtige Ein- und Ausbindungen anderer Strecken, Bahnhöfe, künftige Fahrzeiten, geplanter Fertigstellungstermin)?
26. Ist Ihnen bekannt, dass die Trasse südlich von St. Paul im Lavanttal gelegenen Lavanttalbahnabschnittes als Bahnverbindung Richtung Süden bis 2007 bedient wurde und

nach der Einstellung an ein deutsches Abtragungsunternehmen verkauft und 2016 abgetragen wurde?

27. 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 Niederflurbusse beinhaltet?
28. 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?
29. 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?
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?
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 St. 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)
32. 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?
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 Schienenverkehrsbedienungs- und fußläufiger Bahnhofereichbarkeiten juktimieren?
34. Wie viele Unterschriften wurden dem BMK (bzw. früheren BMVIT) gegen solche Schließungen vorgelegt?
35. 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?

36. 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?
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?
38. Streben Sie eine Verlagerung des Schienenverkehrs auf den Straßenverkehr für St. Paul im Lavanttal an?
- a. Wenn ja, wie lauten dahingehende Pläne?
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?
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?
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?
42. Beabsichtigen Sie, einer Schließung der Jauntalbahn durch die ÖBB zuzustimmen?
- a. Wenn ja, wie viele und welche Bahnstationen wären insgesamt davon betroffen?
- b. Wenn ja, wird die Gleisverbindung zwischen dem und dem künftigen IC-Bahnhof St.Paul/Lavanttal und dem bestehenden Bahnhof St. Paul im Lavanttal erhalten bleiben?
- 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?
- d. Wenn ja, wieviel Schadstoffe werden durch die zusätzlichen Busverkehre jährlich ausgestoßen werden?
- 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?
- 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)?

- 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?
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?
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?
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 u.s.w.)? (Angaben für Elektrifizierung und für Begleitmaßnahmen gesondert im Detail)
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?
47. Was geschieht mit den dortigen Streckenbereichen nach Inbetriebnahme der Koralmbahn?
48. Welche Bahnstationen werden nach den Ihnen vorliegenden Plänen zwischen der Draubrücke bei Stein und Klagenfurt aufgelassen, welche werden verlegt?
49. Um wieviel verlängern sich nach den Ihnen vorliegenden Plänen die Fußwege auch hier von den Ortskernen zu den neuen Stationen?
50. Was geschieht auch in diesem Fall mit der alten Strecke?
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.
52. Wie weit sind die Überlegungen, Planungen und sonstigen Arbeiten zum „DryPort Villach Süd“ gediehen?
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?

54. Welche Maßnahmen setzen Sie als Verkehrsministerin, um auch in Villach und südlich davon einen modernen und attraktiven Hochleistungsstandard der Neuen Südbahn zu erreichen?
55. Wie viel hat die Elektrifizierung des 31 km langen Gailtalbahnabschnittes Arnoldstein – Hermagor gekostet? (Bitte Elektrifizierung und sonstige Maßnahmen gesondert im Detail angeben)
56. Welche Fahrzeitgewinne werden mit der Elektrifizierung des 31 km langen Gailtalbahnabschnittes Arnoldstein – Hermagor erreicht?
57. 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?
58. Werden Sie als Verkehrsministerin künftig auch Pendlerstromanalysen den Entscheidungen zu Grunde legen?
59. Wie soll nach Ihnen vorliegenden Plänen die Entscheidungsvorbereitung für die Zukunft der Nebenbahnen aufbereitet werden?
60. 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?
61. Inwieweit sollen für die Planung der Zukunft von Nebenbahnen Umweltschutzorganisationen beteiligt werden?
62. Wie viele km lang ist die Bahnstrecke zwischen St. Pölten und Linz, wenn man die Neubaustrecke benützt?
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?

64. Welche Stationen wurden längs der Westbahn im Zuge der Errichtung der 4-gleisigen Westbahn aufgelassen?
65. Wie viele km lang ist die Koralmbahn zwischen IC-Bahnhof St. Paul/Lavanttal und Klagenfurt?
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?
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)?
68. Wie groß ist der durchschnittliche Abstand zwischen Bahnstationen längs der Westbahn zwischen St. Pölten und Linz sowie zwischen Linz und Salzburg?
69. Wie viele Menschen leben zwischen Wien und Salzburg längs der Neuen Westbahn?
70. Wie viele Menschen leben zwischen Wien und Villach längs der Neuen Südbahn?

Johannes
Höll
Stupp

ZC
Johannes

