

WEICHENSTELLUNGEN FÜR DIE STEIERMARK



Eine Initiative von:





Leistungsfähige Verkehrswege sind zentral für Wirtschaft und Gesellschaft. Die Erreichbarkeit von Regionen für Personen und Güter ist und bleibt ein wesentlicher Standortfaktor. Erfolgreiche Standorte brauchen dafür eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur und die Anbindung an internationale Transportkorridore. Für den künftigen Erfolg der Steiermark ist es daher entscheidend, die steirische Schieneninfrastruktur gezielt und laufend weiterzuentwickeln.



Ein leistungsfähiges Bahnnetz ist zudem Voraussetzung für die Erreichung der europäischen und nationalen Klimaziele: Es ermöglicht die Verlagerung von Gütertransporten und Alltagswegen auf umweltfreundliche Verkehrsträger und reduziert Emissionen und Belastungen. Der Ausbau der Schiene verbessert Reisezeiten, Kapazitäten und Zuverlässigkeit, erhöht Sicherheit und Lebensqualität und sichert die Wettbewerbsfähigkeit sowie die internationale Einbindung der Steiermark. Die langfristige Absicherung der Steiermark als

EINLEITUNG



Wirtschafts- und Lebensraum, der gemeinsam getragene Wunsch nach einer Stärkung des Schienenverkehrs, die Dynamik des globalen Welthandels und nicht zuletzt der Kampf gegen den Klimawandel definieren somit den erforderlichen Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und die nachfolgend angeführten zentralen Projekte, die im hochrangigen Schienennetz der Steiermark gemeinsam vorangetrieben und realisiert werden müssen.

2

Mit der Koralmbahn und ab 2030 mit dem Semmering-Basistunnel werden wichtige Meilensteine für die Schieneninfrastruktur in der Steiermark gesetzt. Trotzdem bleiben auch nach der Inbetriebnahme dieser Projekte spürbare Defizite in der Steiermark gegenüber anderen Bundesländern und Regionen bestehen. Umso wichtiger ist ein gemeinsamer, faktenbasierter Dialog darüber, welche Projekte erforderlich sind, um die heimische Infrastruktur und damit Wettbewerbsfähigkeit und Standortattraktivität nachhaltig zu stärken.



BOSRUCKTUNNEL NEU

Der Europäische Verkehrskorridor „Westbalkan – Ostmittelmeer“ ist die kürzeste transeuropäische Verbindung zwischen Südost- und Zentraleuropa und damit eine Schlüsselader für Wirtschaft, Gesellschaft und Klimaschutz.

Prognosen zeigen ein massives Wachstum des Transitaufkommens auf dieser wichtigen Nord-Süd-Schienenverbindung. Eine leistungsfähige Querung der Alpen über die Pyhrn-Schober-Achse ist daher für die Regionen beiderseits der Alpen von essenzieller Bedeutung, doch der Bosrucktunnel von 1906 und seine steilen Rampen stellen einen gravierenden Engpass dar: Vor diesem Hintergrund ist der zwei-

gleisige Ausbau Linz–Selzthal mit einem neuen Bosrucktunnel und wesentlicher Abflachung der Rampen beidseits des Tunnels dringend erforderlich. Damit sinken die Fahrzeiten deutlich, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene steigt, CO₂-Emissionen werden reduziert und wesentliche Wirtschaftsstandorte bleiben zukunftsfähig. Zugleich ermöglichen kürzere Reisezeiten im Personenverkehr eine deutliche Verlagerung vom Auto auf die Bahn – mit positiven Effekten für Klima, Verkehrssicherheit und Lebensqualität.



JETZT GILT ES DIE WEICHEN ZU STELLEN:

Die Planungen und Verfahren für den Bosrucktunnel Neu sind ohne Verzögerungen durchzuführen und die Inbetriebnahme entsprechend den europäischen Vorgaben bis 2040 sicherzustellen.





SÜDBAHNAUSBAU WERNDORF – SPIELFELD



Der durchgehend zweigleisige Ausbau der Südbahn zwischen Werndorf und Spielfeld, die in diesem Abschnitt Teil des Europäischen Kernnetzes und zweier europäischer Verkehrskorridore ist, ist essenziell, um den absehbaren Kapazitätsengpässen entgegenzuwirken und damit einhergehende Benachteiligungen im Schienenverkehr verhindern zu können.

In den nächsten 20 Jahren wird eine starke Zunahme des Güterverkehrs von den Adria Häfen Triest, Koper und Rijeka in den steirischen Zentralraum und in Richtung Zentraleuropa erwartet. Im Zusammenwirken mit dem regionalen und internationalen Personenverkehr wird daher auch die Kapazität der fast durchgehend eingleisigen Strecke zwischen Werndorf und Spielfeld bzw. weiter nach Maribor einen Engpass im Schienennetz darstellen. Eine effektive Verlagerung von der Straße auf die Schiene ist somit nicht möglich.

Für einen zukunftsfähigen Bahnbetrieb ist der durchgehend zweigleisige Ausbau der Strecke südlich von Graz unerlässlich. Im slowenischen Abschnitt wird die Zweigleisigkeit zwischen der Grenze und Maribor bis 2033 hergestellt. Das Hinauszögern dieses zunehmend an Bedeutung gewinnenden europäischen grenzüberschreitenden Abschnitts auf österreichischer Seite ist nicht akzeptabel und der Ausbau muss bis spätestens 2036 durchgeführt werden.

JETZT GILT ES DIE WEICHEN ZU STELLEN:

Der durchgehend zweigleisige Ausbau Werndorf-Spielfeld muss entsprechend der europäischen Vorgaben schnellstmöglich umgesetzt werden, um den steigenden Verkehrsströmen im Personen- als auch Güterverkehr gerecht werden zu können, um kürzere Fahrzeiten und dichtere Takte zu ermöglichen und um eine Verlagerung auf die Schiene voranzutreiben.

4



NEUSTRECKE GRAZ-BRUCK/MUR



Mit der Verkehrswirksamkeit der Koralmbahn werden zwischen Bruck/Mur und Graz über 400 Züge pro Tag erwartet – ein Wert, der die Kapazität der derzeitigen zweigleisigen Strecke deutlich überschreitet.



Ursache der massiven Zunahme der Zugzahl sind einerseits die Überlagerung der beiden Europäischen Verkehrskorridore „Ostsee-Adria“ und „Westbalkan-Ostmittelmeer“ und andererseits die steigenden Pendlerverkehre zwischen Leoben-Bruck-Kapfenberg und Graz. Schon jetzt führen die Überschneidungen von Personenfern- und Güterzügen mit den S-Bahnen zu Engpässen, die sich nach Fertigstellung des Semmering-Basistunnels nochmals verschärfen werden. Der Betrieb kann derzeit nur durch einen verlangsamt Fernverkehr, längere Aufenthalte der S-Bahn oder Verlagerung der Güter-

züge in die Nacht abgewickelt werden. Zum Vergleich: Auf der Westbahn und im Unterinntal wurde und wird für ähnliche Zugzahlen ein viergleisiger Ausbau umgesetzt. Für einen reibungslosen Bahnbetrieb ist der Ausbau der Strecke Bruck/Mur-Graz mit zukunftsfähigen Parametern – fahrzeitverkürzende Neutrassierung und viergleisige Verbindung – unerlässlich. Nur so können Kapazitäten gesteigert, Fahrzeiten verkürzt und auch Hochgeschwindigkeitsverbindungen nach TEN-T-Standards realisiert werden.



JETZT GILT ES DIE WEICHEN ZU STELLEN:

In Anbetracht dieses sich anbahnenden Nadelöhrs sind die Planungen für eine Neubaustrecke zwischen Graz und Frohnleiten (incl. Nahverkehrsknoten Graz-Gösting) zu forcieren und eine zeitnahe Ausweitung bis Bruck/Mur zu berücksichtigen.



FLUGHAFENANBINDUNG KORALMBAHN

Innerhalb der transeuropäischen Verkehrsnetze ist die bestmögliche Verknüpfung von internationalem Flugverkehr mit dem hochrangigen Schienennetz wesentlich.

Der Flughafen ist in Anbetracht des hohen Stellenwerts der direkten Erreichbarkeit internationaler Märkte ein entscheidender Standortfaktor. Nur mit einer entsprechenden Anbindung zum Fernverkehr kann er sein Potenzial zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes voll entfalten und somit zur Schaffung von Arbeitsplätzen und Ansiedlung von Unternehmen beitragen. Dafür sind die Fahrzeiten zwischen

den Taktknoten Bruck/Mur, Graz und Klagenfurt zu verkürzen. Der Ausbau der Strecke Bruck–Graz für eine Kantenzzeit von 30 Minuten ermöglicht einen zusätzlichen Fernverkehrshalt zwischen Graz und Klagenfurt.

Als Übergangslösung ist der Zugang zum Flughafen von der bestehenden S-Bahn-Haltestelle zu attraktivieren.

NEUBAUSTRECKE OSTBAHN

Die Steirische Ostbahn ist Teil des TEN-T Grundnetzes und führt von Graz nach Szentgotthárd. Die aktuell eingleisige und kurvenreiche Streckenführung über die Laßnitzhöhe, lässt weder hohe Geschwindigkeiten noch eine weitere Taktverdichtung zu.

Die Strecke ist für schnelle Personen- und für schwere Güterzüge ungeeignet. Weiters werden prognostizierte Verkehrszuwächse zu Kapazitätsengpässen führen, denen mit einem attraktiven ÖV-Angebot entgegnet werden muss. Für den notwendigen Wiederaufbau der Ukraine stellt die Steirische Ostbahn

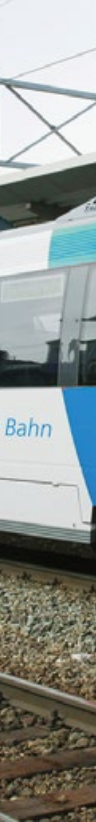
mit einem Netzschluss zwischen Koralmbahn und Gleisdorf eine ideale, weil kürzeste Verbindung zwischen Oberitalien bzw. den nordadriatischen Häfen und Osteuropa dar, in die auch der Cargo Terminal Graz eingebunden werden kann.

JETZT GILT ES DIE WEICHEN ZU STELLEN:

Die Anbindung des Flughafens Graz an die Koralmbahn ist weiter zu forcieren und als Übergangslösung ein durchgehend überdachter Personensteg herzustellen oder ein Bus-Shuttle von der bestehenden S-Bahn-Haltestelle einzurichten.

JETZT GILT ES DIE WEICHEN ZU STELLEN:

Aufgrund der erforderlichen Zeiträume bis zu einer möglichen Inbetriebnahme sind die Planungen unverzüglich wieder aufzunehmen, damit zur langfristigen Sicherung der Trasse die Trassenverordnung erwirkt werden kann.





S-BAHN-LINIEN UND REGIONALBAHNEN



Die S-Bahn ist das Rückgrat des öffentlichen Personenverkehrs in der Steiermark und muss auch zukünftig die Hauptlast für die Mobilitätswende tragen können.

Um die erwarteten stark steigenden Fahrgastzahlen bewältigen zu können, sind insbesondere auf den Hauptstrecken ausreichende Kapazitäten für zukünftige Erweiterungen zur Verfügung zu stellen. Der S-Bahn-Tunnel in Graz ist als zusätzliches Element in das S-Bahnnetz zu integrieren. Die steirischen Regionalbahnen dienen als Anbindung der Regionen an den Zentralraum und müssen daher zukunftsfit gestaltet werden. Vor dem Hinter-

grund der Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur ist die Elektrifizierung des gesamten steirischen Schienenverkehrs erforderlich, um in den nächsten Jahrzehnten eine umweltfreundliche attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr bereitstellen zu können.

Zielfahrplan 2040

Schematische Darstellung für die Hauptverkehrszeit

Stand: Januar 2024



* R92 (Graz - Murau) und R20 (Fehring - Fehring). Unter der Voraussetzung, dass zur Abfederung der Infrastruktur eine überlegende Finanzierung durch den Bund erfolgt.

JETZT GILT ES DIE WEICHEN ZU STELLEN:

Für eine attraktive und flächendeckende Versorgung mit leistbarer und umweltfreundlicher Mobilität sind für die steirische S-Bahn ausreichend Kapazitäten zur Verfügung zu stellen und der gesamte steirische Schienenverkehr zu elektrifizieren. Bestehende Bahnverbindungen in den Regionen sind zukunftsfit zu gestalten.

NOTWENDIGE WEICHENSTELLUNGEN

NEUBAU BOSRUCKTUNNEL

Die zeitlich vordringlichste Aufgabe ist die Modernisierung der Pyhrn-Schober-Achse, die mit dem Bau eines neuen Bosrucktunnels und dem zweigleisigen Ausbau der Strecke Linz – Selzthal europafit gemacht werden muss.

AUSBAU SÜDBAHN

Im Überlappungsbereich der Europäischen Verkehrskorridore „Ostsee-Adria“ und „Westbalkan-Ostmittelmeer“ ist die erforderliche Kapazität der Südbahn durch den durchgehend zweigleisigen Ausbau zwischen Werndorf und Spielfeld sowie einer Neubautrasse zwischen Graz und Bruck/Mur sicherzustellen.

NEUBAUSTRECKE OSTBAHN

Für eine langfristige Sicherung und rechtliche Verankerung einer fast fertig geplanten Neubautrasse zwischen Koralmbahn und Gleisdorf ist kurzfristig eine Trassenverordnung des Bundes erforderlich, für welche die Planungen rasch wiederaufzunehmen sind.

FLUGHAFENBAHNHOF KORALMBAHN

Die Realisierung des Flughafenbahnhofes bleibt auch nach der Inbetriebnahme des Semmeringtunnels und damit verkürzter Fahrzeit zum Flughafen Wien für die Steiermark als Tor zu den Hauptdestinationen und anderen internationalen Drehscheiben im Flugverkehr notwendig.

FORDERUNG DER STEIERMARK AN DEN BUND:

Die Planungen zum Bosrucktunnel sind mit höchster Priorität durchzuführen, ohne Verzögerungen die Verfahren einzuleiten und die Baukosten im ÖBB-Rahmenplan zu sichern.

Der Ausbau der Südbahn ist für die mittel- bis langfristige Entwicklung des Bahnverkehrs zentral. Die Strecke Werndorf-Spielfeld muss daher deutlich vor 2039 (Fertigstellungsjahr lt. Rahmenplan 2025-2030) umgesetzt und die Planungen für einen zukunftssicheren Ausbau Graz-Bruck/Mur ehestmöglich begonnen werden.

Die Planungen zur Neubautrasse zwischen Koralmbahn und Gleisdorf sind abzuschließen und eine entsprechende Trassenverordnung zu erwirken.

Es sind die Voraussetzungen zu schaffen, dass der in allen Planungen und Bescheiden enthaltene Flughafenbahnhof Koralmbahn realisiert werden kann und damit der Flughafen Graz Anschluss an den nationalen und internationalen Schienenfernverkehr bekommt.