

TEN-T. DAS ZIELNETZ FÜR DIE STEIERMARK



Eine Initiative von:

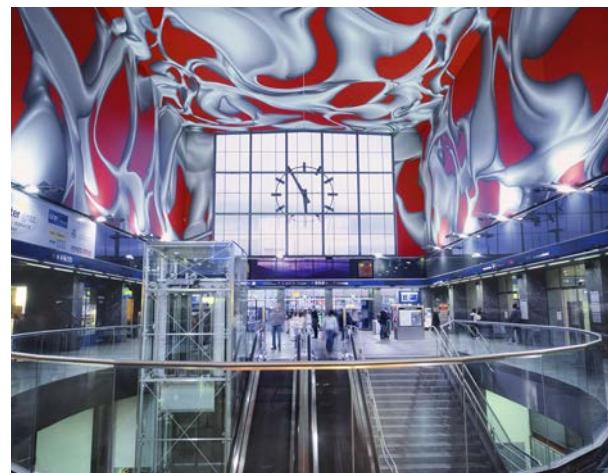




Im globalen Wirtschaftssystem nehmen die Güterströme zwischen Ländern und Kontinenten zu. Langfristig erfolgreiche Standorte müssen zur wettbewerbsfähigen Abwicklung ihrer Güterströme in diese Transport-Korridore eingebunden sein. Deshalb ist für den künftigen wirtschaftlichen Erfolg der Steiermark der weitere Ausbau des hochrangigen Schienennetzes entscheidend.

Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T) der Europäischen Union trägt wesentlich zur Weiterentwicklung und Stärkung des Binnenmarktes bei. In der Steiermark ist mit den Hauptstrecken der ÖBB, den Autobahnen A9 und A2 sowie der Schnellstraße S7 ein Großteil der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur in diesem Netz verankert. Die Schienen- und Straßenabschnitte des Baltisch-Adriatischen Korridors haben mit der Zuordnung im Kernnetz des TEN-T die höchste Priorität. Die weiteren Eisenbahnstrecken, insbesondere Pyhrn- und Steirische Ostbahn, und Straßenabschnitte der A9 und S7 sind dem TEN-Grundnetz zugeordnet.

2



Im Gegensatz zur bereits weitestgehend ausgebauten hochrangigen Straßeninfrastruktur (die S7 befindet sich gerade in Bau) ist die Schieneninfrastruktur als Hauptschlagader für den wirtschaftlichen Erfolg der steirischen Industrie noch verbesserungswürdig. Die Positionierung des Steirischen Zentralraums als Verkehrsdrehscheibe im internationalen, nationalen und regionalen Schienennetz ist erklärtes Ziel der steirischen Wirtschafts- und Verkehrspolitik.

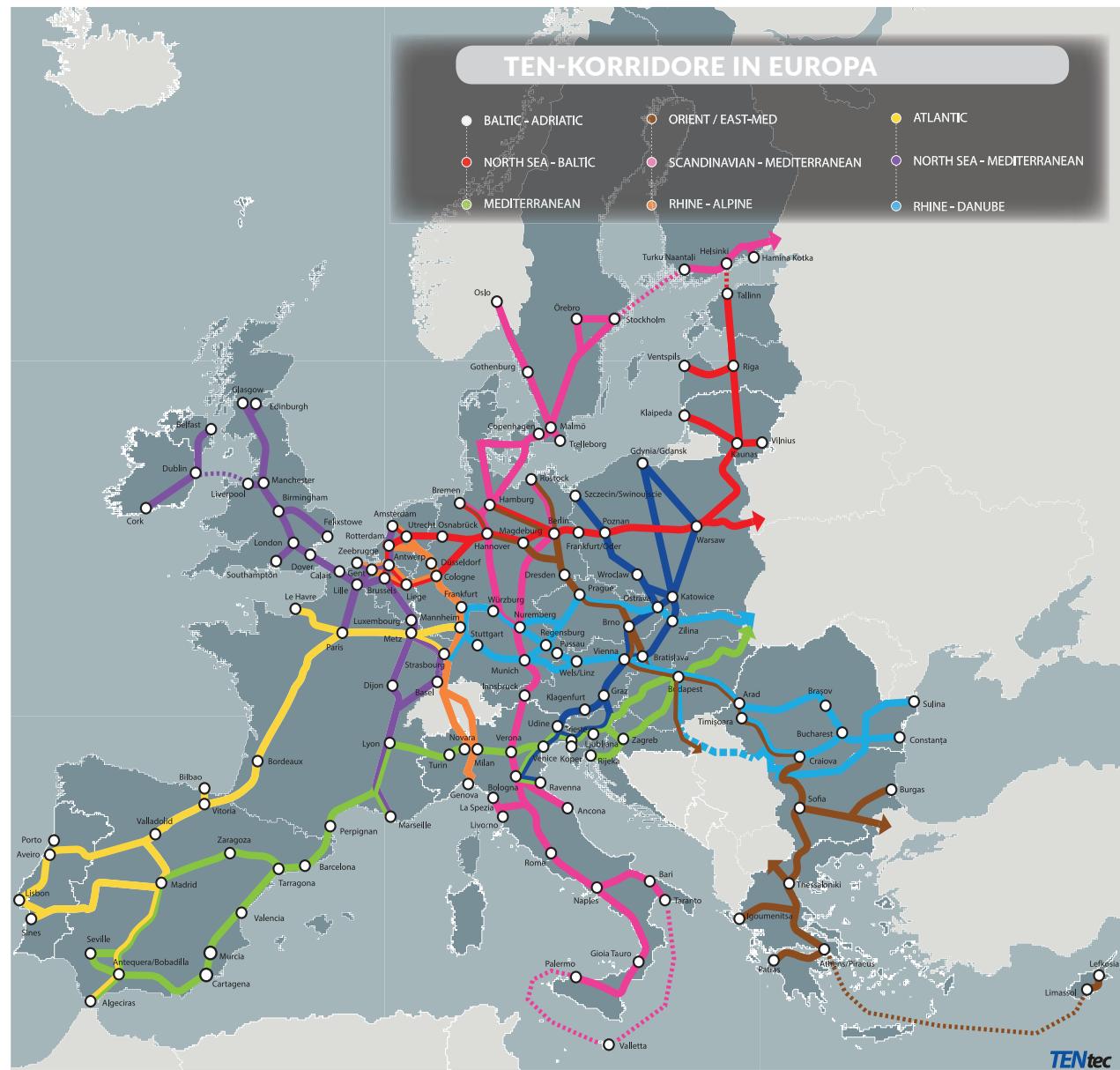
Vieles konnte in den vergangenen Jahren durch gemeinsame Anstrengungen erfolgreich umgesetzt werden. Mit der Etablierung des Baltisch-Adriatischen Kernnetzkorridors hat die Steiermark Anteil an den wichtigs-

ten europäischen Verkehrsachsen. Die zwei Schlüsselprojekte Koralm bahn und Semmering-Basistunnel tragen zu einer wesentlichen Verbesserung der internationalen Waren- und Personenverkehre bei.

Ein weiteres Erfolgsbeispiel ist das Cargo Center in Werndorf. Dieses zählt bereits jetzt zu den innovativsten Güterzentren in Europa und liegt direkt an der Verzweigung der beiden südlichen Äste des Baltisch-Adriatischen



Korridors und an der Überlagerung dieses Korridors mit der Pyhrn-Schober-Achse. Derzeit werden täglich rund ein Dutzend Züge von bzw. nach Koper, Düsseldorf, Hamburg etc. und bis zu 300 LKW mit einem Ladevolumen von rund 3.500 Tonnen abgewickelt.



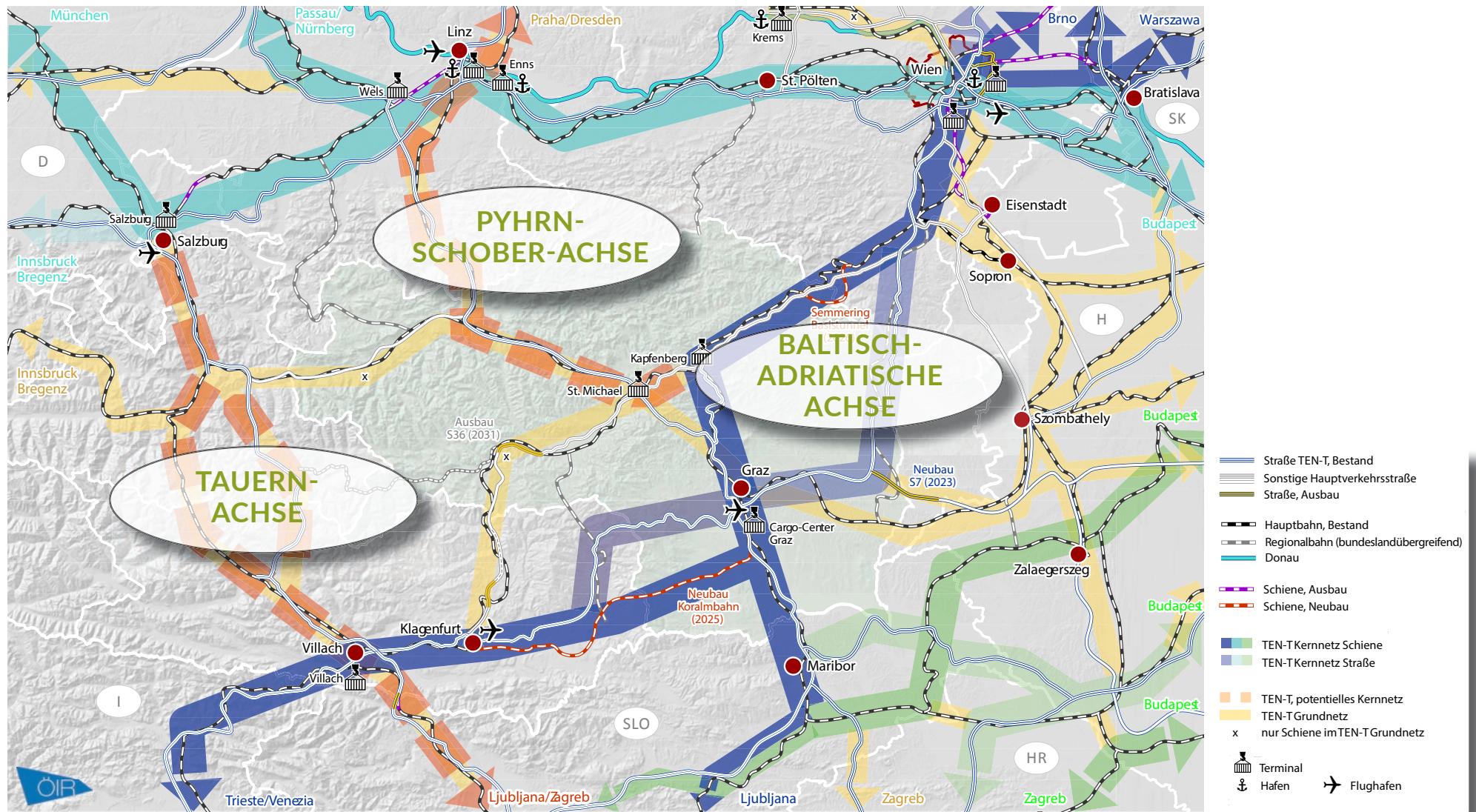
Der LKW-Verkehr ist jedoch für 36 % aller CO₂-Emissionen aus dem Straßenverkehr verantwortlich und das Verkehrsaukommen auf den steirischen Autobahnen nimmt jährlich um 2 % zu, Tendenz steigend. Die Kapazitätsengpässe im Eisenbahnnetz verhindern allerdings eine effektive Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Daraus resultiert eine hohe ökologische und wirtschaftliche Ineffizienz.

Die Ziele der EU im Hinblick auf die Dekarbonisierung des Verkehrs sind hochgesteckt. Nur ein leistungsfähiges Schienennetz kann wesentlich dazu beitragen, diese zu erreichen.

Graz als zweitgrößter Ballungsraum in Österreich sowie die Region Bruck an der Mur, Kapfenberg und Leoben – die nach Linz zweitgrößte Industrieregion der Republik – müssen demnach in den nächsten Jahren noch leistungsfähiger an das internationale Schienennetz angebunden werden. Damit kann auch künftig eine adäquate Erreichbarkeit gewährleistet und den steirischen Betrieben die weitere Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene als konkrete Lösungen für ökologische Nachhaltigkeit und gegen den dramatischen Klimawandel ermöglicht werden.



Die Steiermark im überregionalen Kontext – Zentralräume, Wirtschaft und Verkehr Verkehrsinfrastruktur Steiermark und angrenzende Regionen

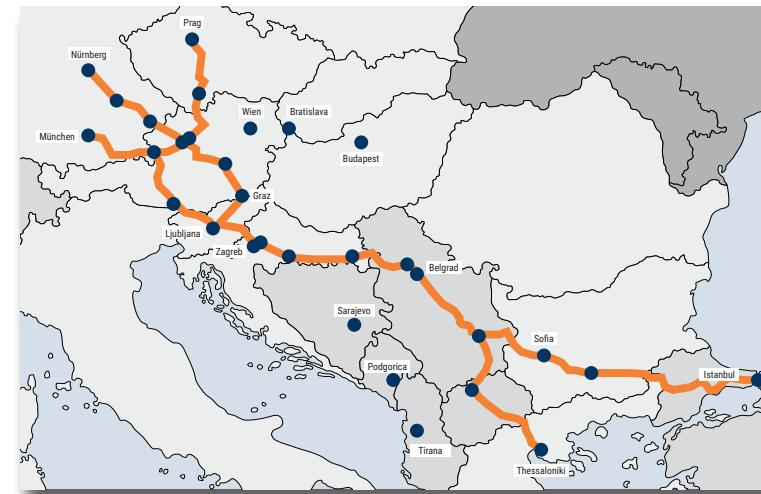




Bis 2023 wird die Europäische Kommission das hochrangige Transeuropäische Kernnetz neu bewerten. Derzeit fehlt im TEN-T Kernnetz östlich des Brenner-Korridors eine weitere leistungsfähige Querung der Ostalpen. Dass die Eisenbahnlinie über die Pyhrn-Schober-Achse gemeinsam mit der Tauern-Achse auch darin aufgenommen wird, ist ein zentrales gemeinsames Anliegen der Bundesländer Kärnten, Oberösterreich, Salzburg und Steiermark. Die Passage über die Pyhrn- und Schoberstrecke, die aufgrund ihres flachen Höhenprofils besonders für den schweren Güterverkehr geeignet ist, kann in Kombination mit der steileren Tauern-Achse, die in dieser Konstellation die Funktion für den schnellen internationalen Personenverkehr übernehmen würde, diese Lücke füllen.

Aus europäischer Sicht bringt die Integration dieser neuen, gemeinsam mit der Tauernautobahn A10 multimodalen, Achse in das Kernnetz die dringend notwendige direkte Anbindung der TEN-Knoten Ljubljana und Zagreb und unterstützt die ebenso wichtige Verbindung Südosteuropas, insbesondere des Westbalkanraums, mit den wirtschaftlich bedeutenden Regionen Zentral- und Nordwesteuropas.

Darüber hinaus verspricht die Umsetzung eines an den etablierten Alpen-Westbalkan-



Güterverkehrskorridor angelehnten Kernnetzkorridors über Piräus und Istanbul eine Anbindung der Steiermark an den südlichen Ast der „Neuen Seidenstraße“.

Mit dem Bau der Koralmbahn und des Semmering-Basistunnels ist eine entscheidende Verbesserung der Erreichbarkeit der Steiermark auf der Südwest-Nordost-Route bereits gesichert. Trotz der absehbaren Fertigstellung dieser großen und wichtigen Projekte hat das steirische Schienennetz aber noch großes Verbesserungspotential. Vor allem die Pyhrnbahn mit dem Bosrucktunnel, die Südbahn zwischen Bruck an der Mur und Graz und zwi-

schen Werndorf und Maribor als Überlagerungsstrecke von Pyhrn- und Südstrecke und die Verbindung zu den wichtigen Häfen Triest, Koper und in Richtung Südosteuropa sowie die Anbindung nach Ungarn und Osteuropa weisen noch keinen Zukunftssicheren Ausbaugrad auf.

Hier müssen unmittelbar weitere Ausbaumaßnahmen folgen, um gegenüber der Straße im Personenverkehr und internationalen Warenverkehr konkurrenzfähig zu bleiben und damit einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

NÄCHSTE SCHRITTE ZUM ZIELNETZ:

Die Eisenbahnlinie über die Pyhrn-Schober-Achse muss im Rahmen der anstehenden Revision der TEN-T Leitlinien und der TEN-T Netze gemeinsam mit der Tauernachse als östliche Alpenquerung in das Kernnetz aufgenommen werden.

FORDERUNG DER STEIERMARK:

Der Bund beantragt die Aufnahme der Tauern/Pyhrn-Schober-Achse in das TEN-T Kernnetz bei der Europäischen Kommission.



Pyhrnbahn mit Bosrucktunnel

Leoben-Bruck/Mur-Kapfenberg, der Steirische Zentralraum und Wels-Linz sind die stärksten Industrieregionen Österreichs. Es fehlt sie vieles und dennoch fehlt ein entscheidender Faktor: eine hochrangige Schienenverbindung, die diese Regionen untereinander und mit den Räumen darüber hinaus verbindet.

Der Ausbau der Pyhrn-Schober-Achse und insbesondere der Neubau des Bosrucktunnels sind für eine auch zukünftig erfolgreiche Steiermark essentiell, um die Mobilität von Men-

schen und Produkten im internationalen Vergleich in einer zeitgemäßen Geschwindigkeit bzw. mit einer bestmöglichen Anbindung an internationale Märkte zu ermöglichen. Derzeit ist die Schienenverbindung zwischen der obersteirischen Industrieregion und dem Oberösterreichischen Zentralraum großteils nur über eingleisige Strecken und die für Eisenbahnen verhältnismäßig steile Bergstrecke zum Bosrucktunnel vorhanden. Grundvoraussetzungen für die Verbesserung der Erreichbarkeiten und der Kapazitäten auf der Pyhrn-Schober-Achse sind somit ein zumindest weitgehend zweigleisiger Ausbau der Strecke Linz – Selzthal

und der Neubau des Bosrucktunnels, mit wesentlich flacheren Zufahrtsrampen. Um die nötige Zukunftssicherheit zu erzielen, sind diese Maßnahmen auch auf eine deutlich kürzere und wettbewerbsfähige Fahrzeit zwischen Graz und Linz zu bemessen.

Eine Studie von Fraunhofer Consulting hat auf der Pyhrnachse ein maximales Verlagerungspotential von 4 Mio. Tonnen an Gütern bis zum Jahr 2030 errechnet. Wird davon auch nur rund ein Viertel auf die Schiene verlagert, so entspricht dies einer jährlichen CO₂-Einsparung von ca. 20.000 Tonnen.



NÄCHSTE SCHRITTE ZUM ZIELNETZ:

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

FORDERUNG DER STEIERMARK:

Aufgrund der erforderlichen Verfahren, der langen Bauzeiten und deren Vorlaufzeiten ist mit den Planungen des Tunnels unverzüglich zu beginnen.



Fast zehn Jahre wurde an der Realisierung der S-Bahn in der Steiermark gearbeitet, am 7. Dezember 2007 wurde das lang geplante Mobilitätsprojekt und größte Klimaschutzprojekt der Steiermark Wirklichkeit. Die Zahlen sprechen für sich: In den ersten zehn Jahren stieg die Zahl der Fahrgäste rasant um gut 50 % an, aktuell nutzen täglich

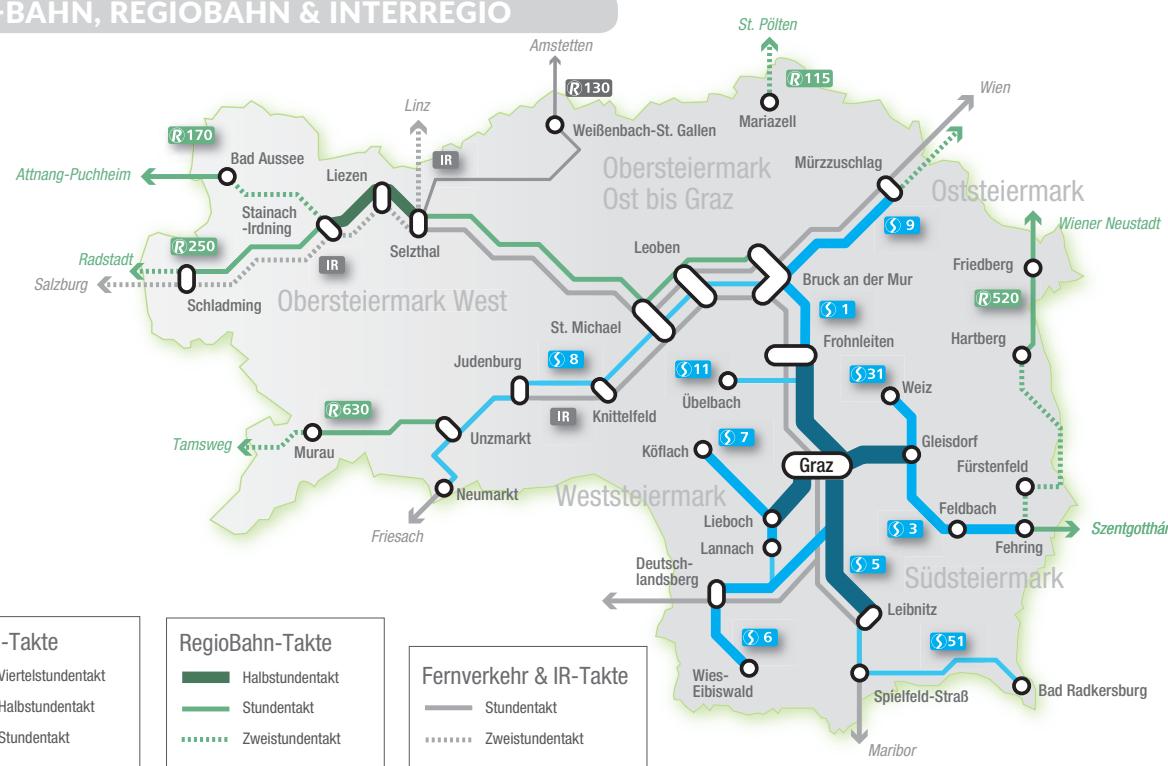
57.000 Personen die Züge der elf S-Bahn-Linien. Mit der Inbetriebnahme der Koralmbahn im Jahr 2025 soll der nächste große Meilenstein der S-Bahn Steiermark erreicht werden. Damit ist gemeinsam mit dem Bund eine wesentliche Verdichtung des Angebotes geplant. Vorgesehen sind im steirischen Kernbereich ganztägig Halbstundentakte, die zu den Hauptverkehrzeiten auf viertelstündliche Abfahrten verdichtet werden. Zusammen mit einem wesentlich

besseren Angebot im Fernverkehr (zusätzliche Railjet-, IC-, und IR-Verbindungen) wird das Schienennverkehrsangebot der Steiermark einen Quantensprung erleben.

Die Steirische S-Bahn

Dieses Angebot im Schienennpersonenverkehr wird mit den Güterverkehren zusammen die Kapazität der Eisenbahnstrecken an ihre Grenzen bringen. Insbesondere auf der Südbahn zwischen Bruck an der Mur und Graz sowie zwischen Werndorf und Maribor werden die Kapazitäten höchst ausgelastet sein.

S-BAHN, REGIOBAHN & INTERREGIO



NÄCHSTE SCHRITTE ZUM ZIELNETZ:

Für die Verdichtung der S-Bahn-Verkehre sind im Streckennetz des TEN-T vor allem zukunftssichere Kapazitäten sicherzustellen, die so ausreichend sind, dass sie nicht zulasten der S-Bahn-Fahrzeiten gehen.

FORDERUNG DER STEIERMARK:

Insbesondere auf den Strecken der Linien S1 (Graz – Bruck/Mur), S5 (Graz – Spielberg) und S3 (Graz – Fehring) ist bei Infrastrukturvorhaben auf ausreichende Kapazitäten für die S-Bahn zu achten.



Mit der Verkehrswirksamkeit der Koralm-
bahn werden auf dem Streckenabschnitt

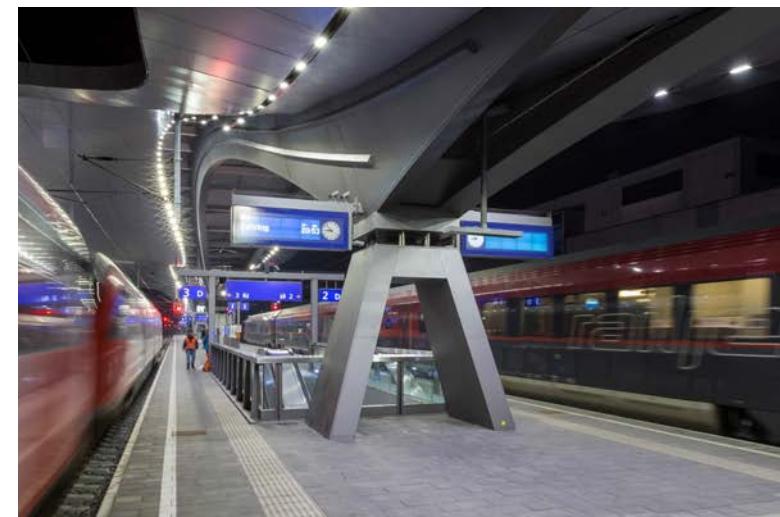
Bruck/Mur – Graz – Spielfeld – Maribor

pro Tag prognostiziert. Dies ist ein für eine
zweigleisige Eisenbahnstrecke weit über der
üblichen Auslastung liegender Wert. Mög-
lich wird dies nur, indem Fernverkehrszü-
ge geringere Geschwindigkeiten fahren,
S-Bahn-Züge für Überholvorgänge zuweilen
längere Aufenthaltszeiten in den Haltestel-
len haben oder Güterzüge hauptsächlich in
der Nacht verkehren müssen. Im Vergleich
dazu wird der viergleisige Ausbau auf der
Westbahnstrecke westlich von Linz, auf
der knapp 400 Züge
pro Tag verkeh-
ren, oder im
Unterinnatal
kräftig vo-
rangetrie-
ben.



**Welch hohe internationale
Bedeutung dem Ausbau
zwischen Graz und Maribor
beigemessen wird, zeigt eine
aktuelle Entscheidung der
EU-Kommission.**

Der Ausbau des slowenischen Teils die-
ses grenzüberschreitenden Abschnittes
wird von Brüssel massiv gefördert. Erst im
Spätsommer 2019 gab EU-Verkehrskom-
missarin Violeta Bulc 101 Mio. Euro an
EU-Mitteln frei. Damit wird die Bahnstrecke
in Slowenien zwischen Maribor und Šentilj
zunächst auf die europäische Normachslast
von 22,5 Tonnen ausgebaut und beschleunigt.
Die Kommission erwartet jedoch in den kom-
menden 20 Jahren eine massive Zunahme im
Güterverkehr von den Adriahäfen Triest und
Koper in Richtung Norden, auch im Zulauf
zur Pyhrnachse. Damit wird im Zusam-
menhang mit dem regionalen und grenz-
überschreitenden Personenverkehr auch
die Kapazität der fast durchgehend ein-
gleisigen Strecke zwischen Werndorf und
Maribor einen Engpass im europäischen
Schienennetz darstellen und eine wirksame
Verlagerung von der Straße auf die Schiene da-
her nicht möglich sein.



Darüber hinaus wird es spätestens nach der
Eröffnung der Koralm bahn nur eine Frage der
Zeit sein, wann zwischen Feldkirchen und
dem Terminal Graz-Werndorf das zweite Gleis
auf der Koralm bahn und eine entsprechende
Verbindung zwischen dem Terminal und der
Südbahn notwendig werden.

Zwischen Graz und Bruck an der Mur werden
für einen zukunftssicheren Schienenverkehr
zusätzliche, schnelle Neubaugleise erforde-
rliech sein, um die durchgehenden Fernver-
kehrs- und Güterzüge vom S-Bahn-Verkehr
zu trennen.



Für die Sicherung des Wirtschaftsstandortes und des reibungslosen Bahnbetriebs in der Steiermark ist der Ausbau der Strecke Bruck/Mur – Graz sowie Werndorf – Spielfeld – Maribor unumgänglich.

Nur so können die erforderlichen höheren Kapazitäten, aber auch kürzere Fahrzeiten erreicht werden. Durch entsprechende Neubauabschnitte wird auch ermöglicht, dass IC-Zü-

ge zwischen Graz und Bruck an der Mur die Takt-Kantenzzeit von 30 Minuten erreichen und Hochgeschwindigkeitszüge diese Strecke allenfalls noch schneller durchfahren können.

Für die Strecke Werndorf – Maribor ist eine wesentliche Erhöhung der Streckengeschwindigkeit kein Thema. Als Anbindung des CCG-Terminals an den für Gesamtösterreich bedeutendsten Seehafen Koper sowie im Zusammenhang mit der Anbindung an Südosteuropa sowie an einen Teil der „Neuen Seidenstraße“ wird diese Strecke jedoch zunehmend Kapazitäten im Gü-

terverkehr benötigen. Aber auch die Ausweitung des Angebotes im steirischen S-Bahn-Verkehr und die geplanten grenzüberschreitenden Personenverkehre werden auf absehbare Zeit mehr Fahrplanrassen benötigen. Eine durchgehend zweigleisige Strecke zwischen Werndorf und Maribor wird dafür erforderlich werden.

NÄCHSTE SCHRITTE ZUM ZIELNETZ:

Im Überlappungsbereich des Baltisch-Adriatischen Korridors mit den Verkehren zwischen Alpenraum und Westbalkan wird die vorhandene Kapazität der Schienennetze auf absehbare Zeit nicht ausreichen, da in diesem Bereich der Güter- und Personenverkehr stark zunehmen wird.

FORDERUNG DER STEIERMARK:

Für diese mittel- bis langfristigen Entwicklungen im Eisenbahnverkehr ist es notwendig, die Planungen zu einem zukunfts-sicheren Ausbau der Strecken Graz – Bruck an der Mur und Werndorf – Maribor ehestens zu beginnen.



Die Steirische Ostbahn

Die Steirische Ostbahn ist Teil des TEN-T Grundnetzes. Sie führt als eingleisige Bahnstrecke mit Dieselbetrieb von Graz bis zur Staatsgrenze bei

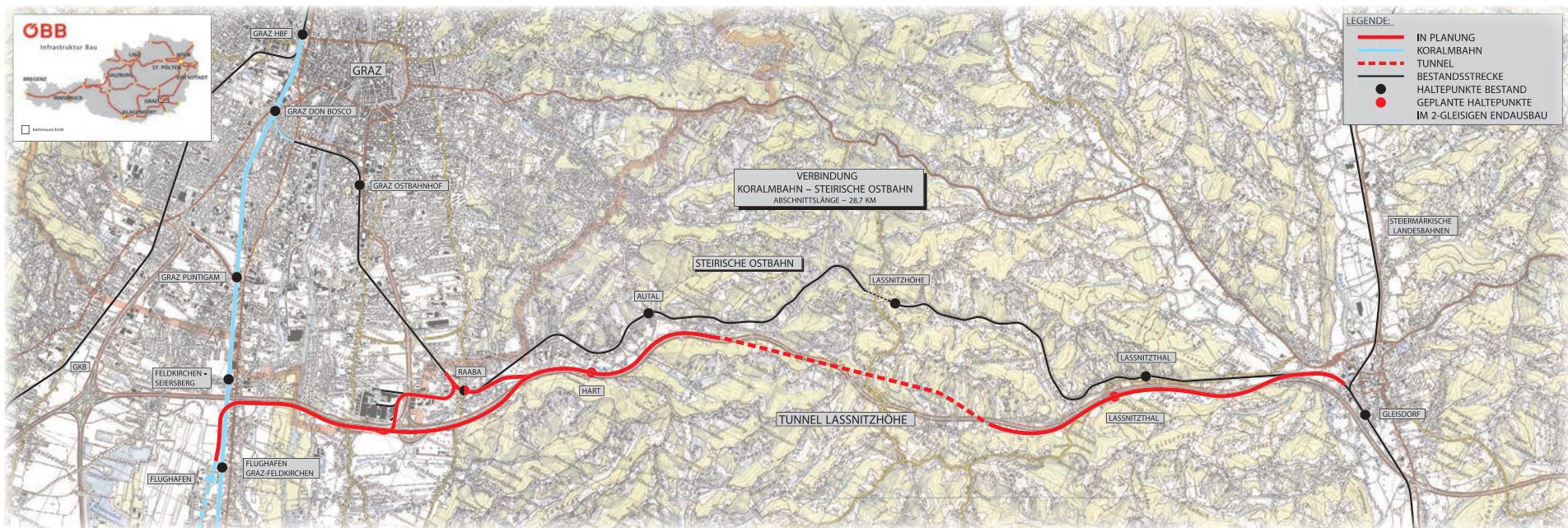
Szentgotthárd. Die auf ungarischem Staatsgebiet liegende Fortführung verbindet als Ungarische Westbahn mit Körmend, Szombathely, Porpác, Celldömölk, Pápa und Györ einige wichtige Eisenbahnknoten und Wirtschaftszentren Ungarns. Im Zusammenspiel mit der Koralmbahn kann die Steirische Ostbahn eine hochrangige Verkehrsverbindung zwischen

Italien, Österreich, Ungarn sowie in weiterer Folge in die EU-Mitgliedstaaten Rumänien

Aktuell wird die Elektrifizierung der Strecke geplant, der Baubeginn ist für 2023 vorgesehen. Auf ungarischer Seite ist die Elektrifizierung mit dem ungarischen Stromsystem bereits umgesetzt.

und Bulgarien sowie in die Ukraine herstellen. Für eine leistungsfähige, sowohl den europäi-

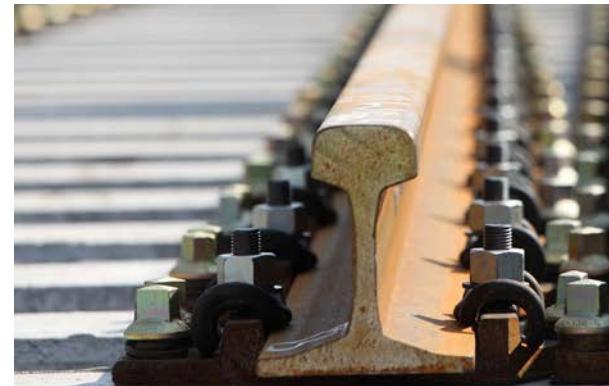
schen Vorstellungen als auch den Ansprüchen eines dichten und schnellen S-Bahn-Angebotes entsprechende Eisenbahnstrecke ist jedoch insbesondere der Abschnitt zwischen Koralmbahn und Gleisdorf noch unzureichend. Einerseits müssen durchgehende Güterzüge derzeit über das Grazer Stadtgebiet geführt und in Graz gestürzt werden, andererseits ist die Streckenführung über die Laßnitzhöhe sowohl von den zulässigen Geschwindigkeiten als auch von den vorhandenen Steigungen her weder für schnelle S-Bahn-Züge noch für schweren Güterverkehr geeignet.





Längerfristig sind aufgrund der geplanten und prognostizierten Verkehre auch Kapazitätsengpässe zu erwarten.

Das Projekt einer neuen Verbindungsstrecke zwischen der Koralm bahn bei Feldkirchen und der Steirischen Ostbahn bei Gleisdorf inklusive Gleisverbindungen im Bereich Magna-Werk und Raaba kann sowohl die Lücke zur Verbindung der Wirtschaftsräume in Oberitalien und Osteuropa bestmöglich schließen als auch die Schienenanbindung der Oststeiermark an Graz wesentlich verbessern. Dieses Projekt liegt von der ÖBB-Infrastruktur AG im Konsens mit der Region nahezu vollständig ausgearbeitet vor.



NÄCHSTE SCHRITTE ZUM ZIELNETZ:

Für eine langfristige Sicherung und rechtliche Verankerung dieser Trasse ist kurzfristig eine Trassenverordnung des Bundes erforderlich, für die lediglich wenige zusätzliche Planungen erforderlich sind.

FORDERUNG DER STEIERMARK:

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

FORDERUNG DER STEIERMARK:

Die Steiermark braucht dringend hochwertige Eisenbahninfrastrukturen zur Anbindung an die wichtigen europäischen Wirtschaftsräume und für einen hochwertigen nationalen und regionalen Schienenverkehr. Nur eine mittel- bis langfristige Weiterent-

wicklung und der weitere Ausbau der steirischen TEN-T Schienenstrecken zu einem hochleistungsfähigen und effizienten Zielnetz sichert den Wirtschaftsstandort und eine klimaverträgliche Mobilität für Personen und Güter.

TEN-T. DAS ZIELNETZ FÜR DIE STEIERMARK



IMPRESSUM:

Land Steiermark Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau, Stempfergasse 7, 8010 Graz

Gestaltung: PR Mag. Trumler GmbH, www.prtrumler.at

Fotos/Grafiken: ÖBB/Robert Deopito, ÖBB/Chris Zenz, RCG/David Payr, ÖBB/Wegscheider, ÖBB/Philipp Horak, ÖBB/Harald Eisenberger, CCG, ÖIR, EU, Land Steiermark, prtrumler; Graz, November 2019



Das Land
Steiermark