

## Selbstständiger Antrag von Abgeordneten (§ 21 GeoLT)

eingbracht am 25.04.2024, 12:27:48

**Landtagsabgeordnete(r):** LTAbg. Dr. Werner Murgg (KPÖ), LTAbg. Claudia Klimt-Weithaler (KPÖ)

**Fraktion(en):** KPÖ

**Zuständiger Ausschuss:** Infrastruktur

**Regierungsmitglied(er):** Landeshauptmann-Stv. Anton Lang

**Betreff:**

***Bahninfrastruktur-Paket für die Thermenbahn***

Die Thermenbahn bedient im Bezirk Hartberg-Fürstenfeld für 36 Gemeinden 90.620 Einwohner, verbindet den Bezirk auch mit dem Bezirk Südoststeiermark und hat ideale Weiterführungsmöglichkeiten für die Züge nach Graz oder Bad Gleichenberg und Wien (Flughafen) in Zusammenarbeit mit den Verkehrsverbänden Steiermark und VOR und den dahinter stehenden Aufgabenträgern für das jeweilige Bundesland. Sie stellt neben den Einheimischen insbesondere auch für den Tourismus zu den Thermen die wichtigste Lebensader für die Mobilität in der Region dar. Im Bezirk Hartberg-Fürstenfeld werden im Tourismus ca. 1.216.269 Gästenächtigungen mit 11.822 Betten bei 442.419 Ankünften (2020) erzielt. Die Mobilität ist daher nicht nur für die Erreichbarkeit des Bezirks von größter Bedeutung, sondern ist täglich auch die Beförderung von Schülern, Studenten und Pendlern neben Graz insbesondere auch nach Wien sicherzustellen. Dafür ist das bestehende ÖPNV Angebot viel zu gering.

Auf Grund lokaler Initiativen wird wegen der enormen Bedeutung darauf hingewiesen (<https://www.kleinezeitung.at/steiermark/oststeier/18194758/warum-es-noch-hoffnung-fuer-den-personenverkehr-der-thermenbahn-gibt>), dass die Thermenbahn in ihrer gesamten Länge erhalten bleiben muss und dazu in der Region Attraktivierungskonzepte ausgearbeitet werden sollen. Ohne eine zukunftstaugliche Infrastruktur bleiben alle Konzepte solange theoretisch, solange kein Infrastruktur- und Betriebskonzept für die Thermenbahn umgesetzt wird. Genau diesem Ansinnen dient der gegegenständliche Antrag, wobei für die Infrastruktur

- zeitgemäße Haltestellenausstattungen (Bahnsteiganlagen, Wartehallen, Haltewunschrichtung, P+R, B+R),
- die Ergänzung der Streckenausrüstung samt Elektrifizierung der Gesamtstrecke im ÖBB Stromsystem
- die allfällige Ergänzung der Bahninfrastruktur insbesondere für den elektrischen Betrieb
- und die technische Sicherung der Eisenbahnkreuzungen

zu berücksichtigen ist, um zumindest eine der möglichen Verkehrslösungen für den Bahnbetrieb nach folgenden Konzepten einzuführen.

#### Minimal:

- täglich stündlicher, elektrischer Bahnbetrieb in der Zeit von 06.00 Uhr (an Werktagen 04.00 Uhr) bis 22.00 Uhr zumindest zu den Endbahnhöfen Friedberg und Fehring

#### Optional:

- a. Die Weiterfahrt der Thermenzüge ab Fehring kann zum Beispiel als Eilzug nach Graz oder als S-Bahn im 30 Min. Takt mit den Zügen auf der Ostbahn erfolgen, wobei mittelfristig ein Eisenbahnknoten aus den Richtungen Hartberg, St. Gotthard, Bad Gleichenberg und Graz in Feldbach auch im Zusammenwirken mit den Linienbussen mit weiteren Busknoten in zumindest Hartberg, Fürstenfeld und Gleisdorf angestrebt werden soll.
- b. Die stündliche Eilzugverbindung ab Fehring, als S-Bahn aus Friedberg kommend, kann auch mit den Endbahnhöfen Graz Hbf. und Bad Gleichenberg Bf. alternierend verkehren und auf diese Art für Einheimische und Touristen auch die früher beliebte Zugverbindung „der Oststeirer“ für die Thermenbesucher wieder realisiert werden.
- c. Von Friedberg kann es wie bisher bis Wien-Meidling weitergehen.
- d. In Zusammenarbeit mit dem VOR sollte der Hbf. Wien oder besser auch der Flughafen Wien im Haltemuster für REX-Trassen von Friedberg über Wiener Neustadt aus den ÖBB-Fahrplanbildern 100 (RJ), 510 (REX) und 520 (REX) erreicht werden können, wenn sich auf diese Fahrplanabstimmung die Aufgabenträger der jeweiligen Bundesländer zu den jeweiligen Kosten nach dem Territorialprinzip bzw. Fahrplanabstimmungen auf ihrem Landesgebiet einigen können und die ÖBB entsprechend beauftragt wird.

#### Ziel:

Die, für die Bezirke Hartberg-Fürstenfeld, Südoststeiermark und Weiz beste Lösung ergibt sich, wenn im Zusammenwirken der Weizerbahn, Gleichenbergerbahn, Ostbahn und Thermenbahn täglich nachstehendes Ziel verfolgt wird:

1. 60 Min. Takt Graz Hbf. – Bad Gleichenberg als S-Bahn
2. 60 Min. Takt Graz Hbf. – St. Gotthard als S-Bahn

3. 60 Min. Takt Wien Flughafen – Wien Hbf. – Wiener Neustadt - Friedberg – Feldbach und alternierend weiter 120 Min. Takt nach Graz Hbf. bzw. Bad. Gleichenberg als REX mit Halt an allen Haltestellen zwischen Friedberg und Fehring
4. Bei den derzeitigen Modernisierungsmaßnahmen der steirischen Ostbahn ist darauf zu achten, dass Fahrplansystemkreuzungen jedenfalls in Gleisdorf Bf. (ÖBB) und Feldbach Bf. (ÖBB/StB) der jeweiligen Linien der Unternehmen ÖBB und StB stattfinden und sich im Fahrplanbild Gleisdorf Bf. die StB Züge und ÖBB Züge dabei jeweils in beide Richtungen kreuzen müssen, damit die Weizerzüge StB an allen Tagen im 60 Min. Takt an die StB Züge im Bf. Gleisdorf in beide Richtungen anschließen können und bei Bedarf durch Trennen und Vereinigen der Garnituren innerhalb eines Unternehmens eine höhere Kapazität auf der Ostbahn nach Graz ohne Umsteigen aus und nach Weiz erreicht werden kann.
5. Die Züge ab Fehring sollten stündlich über Wiener Neustadt, Wien-Meidling weiter nach Wien-Hbf. und Wien-Flughafen fahren können.

Es wird daher der

### **Antrag**

gestellt:

Der Landtag wolle beschließen:

Die Landesregierung wird für beauftragt, die Eisenbahnstrecke der ÖBB von Hartberg nach Fehring die erforderlichen politischen und organisatorischen Vorkehrungen mit den betroffenen Nachbarbundesländern (VOR) zu treffen, damit die Züge von Friedberg Bf. über Wiener Neustadt Bf. bis Wien-Meidling Bf. auch weiter nach Wien-Hbf. und Wien Flughafen Bf. fahren können.

Unter Berücksichtigung der Anforderungen an die steirische Ostbahn ist für den südlichen Ast der Thermenbahn für eine spätere Fahrplangestaltung

1. für die Verbesserung der Infrastruktur über einen Zeitraum von 5 Jahren im Gleisbereich und der Anpassung des Kabelkanals für die Streckenausrüstung samt der Abzweigungsstelle der ÖBB Strecke aus Friedberg kommend ins Burgenland aus anteiligen Landesmitteln zur Finanzierung durch den Bund gesamt € 3 Mio. p.a. zur Verfügung zu stellen.

2. für die Errichtung/Adaptierung von 8 Bahnsteigen à 70 m (erweiterbar auf bis zu 120 m aber jedenfalls angepasst an die Zuglänge), Wartehallen und der Installation einer Lichtzeichenanlage „Halt auf Verlangen“ (=Haltewunschtaaste an den Stationen) für die bestehenden Haltestellen zwischen Hartberg und Fehring aus anteiligen Landesmitteln zur Finanzierung durch den Bund ein Betrag von gesamt € 2 Mio. zur Verfügung zu stellen. Die Bahnsteigkante muss so hoch angelegt werden, dass ein modernes niederfluriges Fahrzeug nach den Normalien der ÖBB/StLB eben betreten werden kann und damit in Zukunft auch bei elektrischem Bahnbetrieb jedenfalls Barrierefreiheit besteht. Alle Bahnhöfe und Haltestellen sollten zusätzlich mind. über 5 P&R samt B+R Plätze verfügen und mit 2 bzw. 3 teiligen Elektrotriebwagen bedient werden. Die Erneuerung des Bahnhofes Fürstenfeld ist ebenfalls umzusetzender Bestandteil dieses Antrages aber finanziell gesondert zu betrachten und zu den

Gesamtkosten zu addieren, wenn die Geldmittel nicht, oder nicht vollständig aus anderen Positionen umgeschichtet werden können.

3. für die Errichtung neuer Haltestellen in der Ausstattung gem. Pkt. 2 in Brunn, Tiefenbach, Tautendorf, Kleinsteinbach, Leitersdorf, Geiseldorf, Buch und Safenau anteilig aus Landesmitteln ein Betrag zur Finanzierung durch den Bund von gesamt € 2 Mio. zur Verfügung zu stellen.

4. zur technischen Eisenbahnkreuzungssicherung für 40 Lichtzeihanlagen dem Eisenbahnunternehmen aus anteiligen Landesmitteln ein Betrag zur Finanzierung durch den Bund von gesamt € 6 Mio. zur Verfügung zu stellen. Dabei kann innerhalb des Betrages bei der technischen Sicherungserfordernis allenfalls auch auf Schrankenanlagen zurückgegriffen werden.

5. die Fahrzeitverkürzung durch den elektrischen Betrieb auch zur Bedienung der zusätzlichen Haltestellen gem. Pkt. 3 zu nutzen, damit mit den Fahrplanverbesserungsvarianten gem. der Antragsbegründung aber insbesondere mit der Anpassung des ÖBB Verkehrsdienstvertrages zum täglichen 60 Min. Takt zwischen Friedberg und Fehring von 06.00 Uhr (04.00 Uhr an Werktagen) bis 22.00 zu einer wesentlich Attraktivitätssteigerung der gesamten Bahnlinie in die Thermenregion der Bezirke Hartberg-Fürstenfeld und Südoststeiermark beigetragen werden kann, was als Ergänzung des Verkehrsdienstvertrages mit den ÖBB zu berücksichtigen ist.

6. für die Elektrifizierung der Gesamtstrecke zwischen Friedberg bzw. Hartberg und Fehring anteilig aus Landesmitteln ein Betrag zur Finanzierung durch den Bund von gesamt € 70 Mio. im Stromsystem der ÖBB 15 kV/16,7 Hz zur Verfügung zu stellen.

7. hinsichtlich des elektrischen Betriebs und der allenfalls geänderten Zuglängen die Betriebsgebäude bzw. die dort erforderlichen technischen Einrichtungen anzupassen. Dazu ist aus anteiligen Landesmitteln ein für eine Finanzierung durch den Bund zu finanzierenden Betrag von gesamt € 6 Mio. zur Verfügung zu stellen.

8. ein täglicher Grundtakt über den gesamten Tag von 60 Min. über die Gesamtstrecke von Friedberg bis Fehring ab dem Fahrplanjahr 2024/2025 vorerst im Dieselbetrieb anlagenseitig vorzusehen. Der zugehörige Fahrplan (mit neuen Haltestellen) ist ab der Fertigstellung der Elektrifizierung der Gesamtstrecke der Thermenbahn bis spätestens zum Fahrplanwechsel Dezember 2029 zu bestellen und bis dorthin jedenfalls mit den Dieseltriebwagen ein Stundentakt über die Gesamtstrecke von Friedberg bis Fehring zu führen. Die dafür erforderlichen Verkehrsdienstmittel sind auf Basis eines Verkehrsdienstvertrages aus Landesmitteln unter Berücksichtigung aller Zahlungen Dritter, insbesondere des Bundes gem. § 7 ÖPNRV-G (Grundangebot) zur Verfügung zu stellen, gegen die alle Einnahmen des bestellten Eisenbahnverkehrsdienstes gegenzurechnen sind.

9. mit Anordnung bzw. Zustimmung durch den Eigentümervertreter die Steiermärkischen Landesbahnen und die Steiermarkbahn & Bus GmbH, falls erforderlich (z. B. für Züge der Thermenbahn aus Wien), jedenfalls aber für den späteren elektrischen Betrieb der Linie (Graz – Feldbach – Bad Gleichenberg im eigenen Netz, die Anhebung der Streckengeschwindigkeit in bestehender Gleislage jedenfalls auf  $v/\max$  50 km/h zu beantragen. Gleisüberhöhungen zur Erreichung höherer Geschwindigkeiten in den Gleisbögen dürfen nur soweit berücksichtigt werden, dass auch ein Güterverkehr möglich bleibt und mit der Elektrifizierung der Ostbahn mit

15 kV/16,7 Hz Wechselstrom, die Fahrleitung der Gleichenbergerbahn auf das gleiche Stromsystem adaptiert und die Weizerbahn mit dem gleichen Stromsystem elektrifiziert wird.

10. der Investitionsmittelanteil des Landes Steiermark in die Eisenbahninfrastruktur der Thermenbahn zu gesamt € 93,1 Mio. zzgl. der Mittel für den Bf. Fürstenfeld für Bund und Land anteilig in fünf gleichen Teilen in Abstimmung mit dem BMK zu finanzieren, wenn zumindest der 60 Min. Takt über die Gesamtstrecke von Friedberg bis Fehring für die Dauer von 10 Jahren mit den zugehörigen Triebzügen durch das Land Steiermark bestellt, die Bahnstrecke seitens des Bundes in dessen Anteil finanziert und in das Zielnetz 2040 über die Gesamtlänge und damit auch von Hartberg bis Fehring aufgenommen wird. Die Mittel gem. § 7 Grundangebot ÖPNRV-G, oder sonstige Mittel des Bundes sind mit dem BMK bzw. der SchIG in Abstimmung mit dem jeweiligen Bundesminister bei der Anpassung des Verkehrsdienstvertrages zu klären.

11. die Modernisierung des Bahnhofes Fürstenfeld samt behindertengerechter Ausgestaltung gesondert zu betrachten und die notwendige aufteilungsfähige Investitionssumme zu den Positionen dieses Antrages zu addieren ist, wenn diese aus Umschichtungen innerhalb der übrigen Infrastrukturpositionen nicht erreicht werden kann.

12. Die Landesregierung wird als Aufgabenträger gem. ÖPNRVG 1999 für den öffentlichen Verkehr aufgefordert für die Infrastrukturinvestitionen die ÖBB zu beauftragen jedenfalls vor Umsetzung in den beantragten Punkten 1 bis 11 ein Projekt samt verbindlicher Kostenplanung/Angebot vorzulegen, um dann auf Basis der erwarteten Beträge die vertraglichen Festlegungen zwischen den Finanzierungspartnern Bund (=ÖBB/BMK) und Land Steiermark abschließend zu klären. Ein Infrastrukturaufteilungsschlüssel für Bahnanlagen der ÖBB liegt erfahrungsgemäß bei ca. 20 % für das Land Steiermark zu zuschusspflichtigen Positionen.

13. Die Landesregierung wird aufgefordert das im Antragstext vorgelegte Konzept zur Umsetzung zu bringen.

**Unterschrift(en):**

LTAbg. Dr. Werner Murgg (KPÖ), LTAbg. Claudia Klimt-Weithaler (KPÖ)