

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2021-0.224.315

21. Mai 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Max Lercher, Genossinnen und Genossen haben am 24. März 2021 unter der **Nr.5930/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Murtalbahn und einer etwaigen Sanierung bzw. Attraktivierung gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3 sowie zu den Fragen 6 und 9 bis 12:

- *Wie wird im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie derzeit die verkehrspolitische Bedeutung der Murtalbahn vor allem in Bezug auf die Fahrgastzahlen eingeschätzt?*
- *Wie schätzt das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Zukunft der Murtalbahn ein?*
- *Welche Art der Modernisierung/Sanierung ist für die Murtalbahn aus Ihrer Sicht am sinnvollsten im Sinne einer Umsetzung, welche verkehrspolitisch den größten Nutzen für die Region mit sich bringt und auch finanzierbar ist?*
- *Gibt es für Regionalbahnen, wie zum Beispiel die Murtalbahn, einen Finanzierungstopf seitens des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie?*
 - a. *Wenn ja, mit welcher finanziellen Unterstützung kann die Region bzw. die Murtalbahn bei einer etwaigen Modernisierung seitens Ihres Ministeriums rechnen?*
 - b. *Wenn nein, warum gibt es seitens des Ministeriums keine (finanzielle) Unterstützung?*
- *Wie ist der aktuelle Stand der Dinge bei der Nahverkehrsmilliarde?*
 - a. *Wann können Mittel aus der Nahverkehrsmilliarde für Projekte bezogen werden?*

- *Welche Kriterien/Voraussetzungen gibt es für die Beanspruchung finanzieller Mittel aus der Nahverkehrsmilliarde?*
- *Wie wird die Aufteilung dieser Nahverkehrsmilliarde aussehen?*
- *Können für die Murtalbahn finanzielle Mittel aus der Nahverkehrsmilliarde lukriert werden?*
 - a. *Wenn ja, wie hoch wird diese finanzielle Unterstützung für die Murtalbahn sein?*
 - b. *Wenn ja, bis wann kann mit dieser Unterstützung gerechnet werden?*
 - c. *Wenn nein, warum gibt es für die Murtalbahn keine finanziellen Mittel aus dieser Nahverkehrsmilliarde?*

Mir als Klimaschutzministerin ist im Einklang mit dem Regierungsprogramm 2020-2024 der öffentliche Verkehr besonders wichtig.

Die Murtalbahn gehört zu den Steiermärkischen Landesbahnen und steht im Eigentum des Landes Steiermark. Die zentrale und handlungsleitende Verantwortung bei den Entscheidungen über die Zukunft der Murtalbahn kommt daher dem Land Steiermark zu.

Meines Wissens wurde im Jahr 2018 seitens des Landes Steiermark eine Strategie zur Zukunft der Murtalbahn vorgestellt, welche sich auch dem Thema Dekarbonisierung widmete. Demnach sollte die Murtalbahn „als moderne Schmalspurbahn mit neuem Antriebssystem eingebettet in ein attraktives Gesamtsystem bestehend aus schnelleren Fahrzeiten, neuem Premium-Wagenmaterial, aufgewerteten Knoten und touristischem Leitbild nachhaltig gestärkt werden“ (Quelle: Landtag Steiermark, Schriftliche Anfragebeantwortung zur Zukunft der Murtalbahn durch Landesrat Anton Lang, 2018).

Die konkrete Form der Dekarbonisierung (Akkufahrzeuge, Wasserstoff oder Vollelektrifizierung) blieb damals offen.

Wie Ihnen bekannt ist, wird die Privatbahneisenbahninfrastruktur – so auch die Murtalbahn – vom Bund über die Privatbahnfinanzierung gemäß Privatbahngesetz 2004 kofinanziert. Für die Privatbahnfinanzierung der Steiermärkischen Landesbahnen im Zeitraum 2021 bis 2025, welche die Murtalbahn mitumfasst, liegt bereits ein auf Expert_innenebene abgestimmter, unterschrittsreifer Übereinkommensentwurf vor, der 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.

Zu Ihren grundsätzlichen Fragen betreffend die Nahverkehrsmilliarde darf ich auf meine Anfragebeantwortung 3476/AB vom 23. November 2020 zur parlamentarische Anfrage Nr. 3905/J betreffend Verteilungsschlüssel Nahverkehrsmilliarde verweisen. Die für die Privatbahnen 2021 bis 2025 einschließlich der Steiermärkischen Landesbahnen vorgesehenen Mittel für die Privatbahnfinanzierung sind ebenfalls Teil der Nahverkehrsmilliarde bzw. der im Regierungsprogramm verankerten Öffi-Milliarden.

Grundsätzlich liegt es im Interesse des BMK, eine langfristige Dekarbonisierung des Bahnsystems (je nach Wirtschaftlichkeit streckenseitige Elektrifizierung oder fahrzeugseitige Lösungen) in Österreich zu erreichen, wie es auch im Nationalen Energie- und Klimaplan festgehalten wurde. Für das ÖBB-Netz wurden mit dem im Herbst 2020 beschlossenen Rahmenplan die

finanziellen Grundlagen dafür geschaffen. So soll etwa der streckenseitige Elektrifizierungsgrad am ÖBB-Netz bis 2030 auf 85% erhöht werden.

Was die Dekarbonisierung von Privatbahnen betrifft so ist diese selbstverständlich im Rahmen der Privatbahnfinanzierung des Bundes eine wesentliche Zielsetzung, die Finanzierung konkreter Maßnahmen setzt jedoch ein zwischen Bund und Ländern für den jeweiligen Einzelfall abgestimmtes Konzept voraus. Nachdem derzeit kein ausgereifter Vorschlag der Steiermark vorliegt, kann über konkrete Finanzierungsunterstützungen durch das Klimaschutzministerium derzeit nicht entschieden werden.

Es wird aber nicht möglich und wirtschaftlich sein, alle Strecken in Österreich kurzfristig zu dekarbonisieren bzw. streckenseitig zu elektrifizieren, denn Prioritätensetzungen sind unumgänglich. In der Steiermark liegt aus verkehrsplanerischer Sicht die Priorität des BMK und des Landes bei der Elektrifizierung des Netzes der Graz-Köflacher Bahn, da diese Strecken von sehr hoher Bedeutung für den S-Bahn Verkehr im Grazer Umland sind und deshalb aus klimapolitischen Gesichtspunkten damit der höchste Nutzen erzielt wird.

Was die Privatbahnfinanzierung des Bundes insgesamt betrifft, so stehen in den Jahren 2021 bis 2023 mit rund 123,5 Mio. € pro Jahr für die Bundesfinanzierung der Privatbahninvestitionen im Vergleich zum Jahr 2019 (rd. 33,1 Mio. €) 3,7 Mal so viel Mittel zur Verfügung.

Für den Zeitraum 2021-2025 wurde ein Mittelfristiges Investitionsprogramm für die Privatbahnen mit einem hohen Volumen von 844 Mio. € geschnürt, wovon rund 30 Mio. € auf die Steiermärkischen Landesbahnen entfallen.

Die hierfür geplante Bundesfinanzierung für die Privatbahninvestitionen im Zeitraum 2021-2025 beträgt rund 436 Mio. €, wovon 15 Mio. € auf die Steiermärkischen Landesbahnen entfallen. Im Vergleich dazu waren im Mittelfristiges Investitionsprogramm 2014 bis 2019 Gesamtausgaben für die Steiermärkischen Landesbahnen in Höhe von 23 Mio. € und eine Bundesfinanzierung in Höhe von 11,5 Mio. € vorgesehen.

Zu den Fragen 4, 5 und 7:

- *Wie wird im Allgemeinen ein Betrieb einer Regionalbahn mit Wasserstoff eingeschätzt?*
- *Ist eine Wasserstoff- Modellregion im Bezirk Murau vorstellbar?*
 - a. *Wenn ja, würde sich das Ministerium an einer solchen Modellregion beteiligen bzw. in welcher Höhe würde sich das Ministerium finanziell daran beteiligen?*
 - b. *Wenn nein, warum ist eine Wasserstoff- Modellregion im Bezirk Murau nicht vorstellbar?*
- *Wird es vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einen Topf für Wasserstoffprojekte im Bereich Öffentlicher Verkehr geben?*
 - a. *Wenn ja, in welcher Höhe wird dieser befüllt sein?*
 - b. *Wenn ja, wann wird dieser eingerichtet werden?*
 - c. *Wenn nein, warum nicht?*
 - d. *Wenn nein, wird es deshalb keinen Topf geben, weil das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie den Anwendungsbereich von Wasserstoff hauptsächlich in der Industrie sieht?*

Für die Umstellung des derzeit noch mit Dieseltreibstoffen angetriebenen Öffentlichen Verkehrs gibt es zahlreiche klimaneutrale Optionen. Hierbei ist wichtig, dass diese lokal emissionsfrei und mit Erneuerbarer Energie versorgt werden. Zu diesen Technologien zählen die direkte Elektrifizierung (mittels Oberleitung oder fahrzeugseitig mit Akkufahrzeugen) oder der Wasserstoffantrieb, der vor Ort einer Betankungsanlage bedarf, als auch die fahrzeugseitige Ausstattung mit Wasserstoffbrennstoffzellenfahrzeugen. Klar ist, ähnlich wie bei emissionsfreien Technologien im Straßenverkehr, dass die direkte Elektrifizierung deutliche Effizienzvorteile hat, welche den Bedarf an Erneuerbarer Energie reduzieren. Darüber hinaus ist die Elektrifizierung oftmals kostengünstiger. Dennoch kann es aufgrund regionaler Spezifika in manchen Fällen Überlegungen geben (touristische Gründe, oder ein Angebot Erneuerbarer Energie vor Ort ohne Netzkosten; Topographie; etc.), auch Wasserstoff für die Dekarbonisierung einzusetzen.

Von Bundesseite ist bei der Umstellung auf emissionsfreie Technologien immer die wirtschaftlichste und effizienteste Technologie zu verwenden, diese Prüfung ist individuell durchzuführen. Dementsprechend ist an dieser Stelle eine technologische Festlegung wenig sinnvoll. Da die Murtalbahn zu den Steiermärkischen Landesbahnen gehört und somit im Eigentum des Landes Steiermark steht, kommt dem Land Steiermark eine wesentliche Rolle bei den Entscheidungen über die Zukunft der Murtalbahn zu.

Zu Frage 8:

- *Wird es vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einen anderen Topf zur Förderung der Umstellung auf alternativen Antriebsformen bei Regionalbahnen geben?*

Es ist nicht geplant, ein eigenes Finanzierungsinstrument für die Dekarbonisierung von Regionalbahnen zu schaffen, da bestehende Instrumente zur Mitfinanzierung des BMK sowohl an der Infrastruktur als auch an Verkehrsdiensten vorhanden sind und dafür herangezogen werden können. Das Finanzierungsinstrument für infrastrukturelle Maßnahmen an Privatbahnen sind die Investitionsprogramme auf Grundlage des Privatbahngesetzes, am ÖBB-Netz der Rahmenplan gem. §42 Bundesbahngesetz. Fahrzeugseitige Maßnahmen fallen unter die Verkehrsdiensteverträge auf Grundlage des öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999).

Leonore Gewessler, BA

