

Dringliche Anfrage (§ 68 GeoLT)

eingbracht am 15.05.2025, 11:06:19

Landtagsabgeordnete(r): LTAbg. Lambert Schönleitner (Grüne), LTAbg. Sandra Krautwaschl (Grüne), LTAbg. Veronika Nitsche, MBA (Grüne)

Fraktion(en): Grüne

Regierungsmitglied(er): Landesrätin Mag.Dr. Claudia Holzer, LL.M.

Betreff:

Schwächung des Wirtschaftsstandortes Steiermark - Steirische Bahnprojekte dürfen nicht am Abstellgleis landen

Leider nimmt die Rückabwicklung einer zukunftsgerichteten, innovativen Verkehrs- und Klimapolitik Fahrt auf. Es ist schon schmerzlich, dass Klimaförderungen - die neben ihrer positiven Dynamik für die Transformation des Energiesystems auch die Investitionen für steirische Betriebe in der Rezession sichern - abgeschafft oder gekürzt werden, während klimaschädliche Förderungen nicht nur bleiben, sondern sogar noch ungeniert ausgeweitet werden. Nun folgt als nächster Schritt einer rückwärtsgewandten Politik die Verzögerung und Hinterfragung beim Ausbau der Schiene, während weiter zig Milliarden in den Bau neuer Straßen gesteckt werden. Wer es mit der Verkehrswende ernst meint, muss den schienengebundenen Verkehr vom Regionalverkehr bis zur Hochleistungsstrecke stärken statt gefährden. Aus einer ersten Verschiebung wird schnell eine Vertagung auf unbestimmte Zeit, und aus der Prüfung einer Regionalbahn die Schließung.

Mit grünen Initiativen auf Bundesebene wurde in der Steiermark das Fundament geschaffen, um auf klimafreundliche und leistbare Verkehrsmittel umzusteigen. Mit dem Klimaticket ist ein europaweites Vorzeigemodell gelungen. Bis 2029 wurden 21 Milliarden Euro für den Ausbau der Bahn zur Verfügung gestellt, für die Steiermark sind es 2,8 Milliarden Euro. Das Nachtzugangebot wird über die Landesgrenzen hinweg ausgebaut. Mit dem großen, vom Bund finanzierten „Steiermark-Bahnpaket“ werden Bahnlinien in der Steiermark massiv aufgewertet: so werden die GKB, die Ostbahn und die Radkersburger Bahn elektrifiziert und modernisiert. Mit der Koralmbahn geht in Kürze ein historisches Bahnprojekt von europäischer Bedeutung in die Zielgerade. Ergänzend dazu wurde der zweigleisige Ausbau im Süden der Steiermark Richtung Slowenien und Adria Häfen vorgezogen und fixiert. Dadurch wird die Transitachse A9 massiv entlastet. Diese Investitionen sind für den Wirtschaftsstandort Steiermark und seine Anbindung an europäische Märkte von enormer Bedeutung.

Unter Verkehrsministerin Leonore Gewessler wurden der Landesregierung mit einem zusätzlichen „Regionalbahnenpaket“ umfassende Vorschläge unterbreitet, um den nächsten Meilenstein im Bahnverkehr zu legen. Murtalbahn, Weizerbahn und Thermenbahn sollten umfassend modernisiert werden. Ziel war es, die Taktdichte massiv zu erhöhen, um der Bevölkerung ein konkurrenzfähiges und zeitgemäßes Angebot auf der Schiene zu machen. All diese unbestreitbaren Meilensteine für eine innovative, zeitgemäße Bahninfrastruktur sind vor allem auch langjährige Forderungen der steirischen Wirtschaft und der Regionen, um den Standort Steiermark aufzuwerten. Nach jahrelangem Stillstand in der Bahnpolitik wurden erstmals wesentliche Pflöcke für die Zukunft eingeschlagen.

Nunmehr hat die derzeit amtierende Bundesregierung einen von Wirtschaft, Umweltorganisationen und Bevölkerung massiv kritisierten "Haken Richtung Vergangenheit" geschlagen und unter anderem die Schwächung wesentlicher steirischer Bahnprojekte manifestiert.

Durch Änderungen im ÖBB-Rahmenplan und bei der Finanzierung von Bahnen nach dem Privatbahngesetz droht dem Ausbau der Bahninfrastruktur und damit der Steiermark ein massiver Rückschritt.

Die Verschlechterungen im neuen ÖBB Rahmenplan sind daher höchst irritierend:

- Der zweigleisige Ausbau Werndorf – Spielfeld-Straß wird um drei Jahre verschoben: Inbetriebnahme 2039 (statt 2036).
- Bei der Radkersburgerbahn Spielfeld-Straß – Bad Radkersburg sind es fünf Jahre: Inbetriebnahme 2036 (statt 2031).
- Streckenattraktivierung und Elektrifizierung der GKB: Inbetriebnahme 2033 (statt 2028).
- Attraktivierung auf der Strecke Bischofshofen – Selzthal: Inbetriebnahme 2030 (statt 2028).
- Evaluierung und mögliches Aus für die Thermenbahn. Mit der Evaluierung wird offensichtlich das Ziel verfolgt, diese zu schließen und durch Busse zu ersetzen.

Noch vor Kurzem wurde der zweigleisige Ausbau der Südbahn von führenden ÖVP- und SPÖ-Politikern in der Steiermark als historischer Meilenstein gefeiert. Der damalige Landeshauptmann Christopher Drexler sprach davon, dass „die neue Südbahnstrecke die Bahnverbindung zwischen Graz und Maribor revolutionieren“ werde, und bezeichnete die Anbindung an den Hafen Koper als „von extremer Wichtigkeit für den Güterverkehr, die Wirtschaft und damit viele Arbeitsplätze. [...] Der zweigleisige Ausbau der Südbahnstrecke ist daher ein erster Schritt, um die Infrastruktur in Richtung Staatsgrenze zukunftstauglich zu machen.“ (vgl. Aussendung Land Steiermark, 30. August 2024; <https://www.news.steiermark.at/cms/beitrag/12958959/154271055/>). Auch sein damaliger Stellvertreter Anton Lang lobte die geplante Zweigleisigkeit als „massive Verbesserung für den öffentlichen Verkehr“ mit „Taktverdichtungen, kürzeren Fahrzeiten und besseren Anbindungen“ (ebd.). Noch euphorischer zeigte sich der südsteirische ÖVP-Nationalratsabgeordnete Joachim Schnabel im Dezember 2023, als er mit Verweis auf jahrelange regionale Forderungen erklärte: „*Der Nachdruck hat sich gelohnt – der Ausbau ist gesichert.*“ (vgl. <https://www.joachim-schnabel.at>, 11. Dezember 2023)

Und heute? Genau diese Parteien – ÖVP und SPÖ – sind nun Teil jener Koalition, die eben diesen Ausbau und weitere zentrale Bahnprojekte in der Steiermark auf die lange Bank schiebt. Wer gestern noch den Rahmenplan bejubelt hat und heute dessen Umsetzung verzögert, muss sich fragen lassen, wie ernst es ihm tatsächlich mit der Verkehrswende ist. Was bleibt von groß angekündigten Versprechen, wenn sie bei der ersten Gelegenheit kassiert werden? Und was sagen solche Wendungen über die Verlässlichkeit politischer Zusagen gegenüber den Regionen aus?

Wer heute ernsthaft daran denkt, Bahnverbindungen im ländlichen Raum durch Busse zu ersetzen, der hat die Zeichen der Zeit nicht erkannt. Überall in Europa werden derzeit alte Gleisanlagen wieder reaktiviert und moderne, zeitgemäße Bahnlinien in Richtung innovativer Betriebskonzepte geführt.

Gerade angesichts der Klima- und Energiekrise braucht es den massiven Ausbau des öffentlichen Verkehrs, nicht dessen schleichenden Abbau - wie ihn Bundesregierungen vor 2020 über Jahrzehnte betrieben haben. Die betroffenen Strecken sichern tagtäglich Mobilität für tausende Menschen – vom Schulweg bis zur Pendler:innenverbindung. Die steirische Wirtschaft und Industrie sind massiv auf eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur angewiesen, wie sie selbst immer wieder betonen. Anstatt die von WKO und Industriellenvereinigung geforderte Modernisierung der Pylrnbahn vorzuziehen, werden

bereits terminisierte Projekte wieder zurückgefahren. Das ist inakzeptabel. Wir erwarten uns vom Infrastrukturministerium nicht nebulöse Prüfaufträge und Rückbau-Drohungen, sondern ein klares Bekenntnis zur Mobilität auf der Schiene.

Der Landtag Steiermark und die Landesregierung müssen sich klar gegen den ÖBB-Rahmenplan 2025 bis 2030 aussprechen. Die Mobilität der Zukunft wird auf der Schiene entschieden.

Es wird daher folgende

Dringliche Anfrage

gestellt:

1. Wann wurden Sie über die Steiermark betreffende Verschiebungen und Evaluierungen im ÖBB-Rahmenplan informiert?
2. Wie haben Sie darauf unmittelbar reagiert?
3. Welche Schritte wird das Land Steiermark setzen, um die von der Bundesregierung geplanten Verschlechterungen abzuwenden?
4. Wurden Ihnen Entscheidungsgrundlagen für die im Rahmenplan vorgesehenen Änderungen übermittelt?
5. Welche Folgen hätte die Verschiebung des zweigleisigen Ausbaus der Strecke Werndorf – Spielfeld-Straß für die Verkehrsentwicklung in den betroffenen Gemeinden und auf die Trassenkapazität?
6. Welche Folgen hätte diese Verschiebung bei der Radkersburgerbahn Spielfeld-Straß – Bad Radkersburg in den betroffenen Gemeinden und auf die Trassenkapazität?
7. Wie bewerten Sie die Verschiebung der Streckenattraktivierung und Elektrifizierung der GKB?
8. Welche Folgen hätte diese Verschiebung für Schüler:innen und Pendler:innen in den Bezirken Voitsberg und Deutschlandsberg sowie Graz Umgebung?
9. Wie bewerten Sie die Hintanstellung der Attraktivierung auf der Strecke Bischofshofen – Selzthal?
10. Wie werden Sie einer Evaluierung der Thermenbahn mit dem offensichtlichen Ziel, diese zu schließen, entgegenzutreten?
11. Halten Sie die Thermenbahn für unverzichtbar und schließen Sie eine Umstellung auf Busverkehr kategorisch aus?
12. Was bedeuten die drohenden Verzögerungen im ÖBB-Rahmenplan für die steirische Wirtschaft und Industrie bzw. für den Wirtschaftsstandort?

Unterschrift(en):

LTAbg. Lambert Schönleitner (Grüne), LTAbg. Sandra Krautwaschl (Grüne), LTAbg. Veronika Nitsche, MBA (Grüne)