

Selbstständiger Antrag von Abgeordneten (§ 21 GeoLT)

eingbracht am 25.08.2026, 08:13:56

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

Fraktion(en): Grüne

Zuständiger Ausschuss: Sport und Tourismus

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

Betreff:

Erzberg-Gesäuse-Bahn als touristisches Leuchtturmprojekt der Steiermark endlich in Angriff nehmen

Die Schweiz zeigt vor, was bei entsprechendem politischen Willen möglich wäre. Im Erhalt und bei der Revitalisierung von historischen Bahnlinien versteht es die Schweiz perfekt, touristische Qualität aus der vorhandenen Schieneninfrastruktur zu schöpfen. Eine einzigartige Natur- und Kulturlandschaft in Verbindung mit historischen Bahnanlagen zieht Touristen aus der ganzen Welt an und ist ein wesentliches Rückgrat im Bestreben, die Schönheit alpiner Landschaften zeitgemäß in Wert zu setzen.

Während der „Schweizer Tourismus“ mit Projekten wie der *Grand Train Tour of Switzerland* hier bereits in der Königsklasse spielt, bleibt in Österreich und in der Steiermark dieses bahntouristische Segment bisher noch weitgehend ungenutzt. Die *Grand Train Tour of Switzerland* verbindet auf 1.280 Kilometern die bedeutendsten Panoramastrecken der Schweiz und führt zu zahlreichen touristischen Höhepunkten, darunter fünf UNESCO-Welterbestätten (Switzerland Travel Centre, [Grand Train Tour of Switzerland](#)). Reisende erleben dabei eine große Vielfalt an Landschaften, darunter majestätische Bergwelten, kristallklare Seen, idyllische Dörfer und pulsierende Städte.

Mit einem „*Erzberg-Gesäuse-Express*“ könnte die Steiermark hier einen wesentlichen ersten Pflock im Bahntourismus einschlagen. Die Voraussetzungen dafür sind in vielerlei Hinsicht vielversprechend. Vor allem das durchgehend vorhandene Normalspurgleis von Leoben über Trofaiach, Vordernberg, Präbichl, Erzberg, Eisenerz, Hieflau, Nationalpark Gesäuse und Admont bis Selzthal ist dafür eine perfekte Grundlage. Dazu kommen entlang der Strecke zahlreiche touristische Inhalte wie das „*Montanhistorische Museum Radwerk 4*“, das Schigebiet Präbichl, das Schaubergwerk „*Abenteuer Erzberg*“, das Köhlerzentrum Hieflau, die Durchfahrt durch den jüngsten österreichischen „*Nationalpark Gesäuse*“ mit dem größten Felskatarakt Mitteleuropas, die größte Klosterbibliothek der Welt in Admont sowie das international bedeutende Hochmoor „*Pürgschachenmoos*“. Damit kann auf viele vorhandene Fundamentsteine im infrastrukturellen und touristischen Bereich perfekt aufgebaut werden (EZ/OZ 3843 /1).

Nachdem der Eisenbahnbetrieb der Erzbergbahn von Leoben nach Vordernberg im Jahr 2011 eingestellt wurde, kaufte die Landesregierung im Jahr 2018 die ÖBB-Strecke von Trofaiach nach Vordernberg von Kilometer 8,991 bis Kilometer 14,676 – rund 78.000 m² Fläche – um 425.000 Euro an. Der damalige Plan der Steiermärkischen Landesregierung, die Bahntrasse zu beseitigen, konnte auch dank des Engagements der lokalen Bevölkerung verhindert werden. Die Bahnstrecke wurde in weiterer Folge um den damaligen Kaufpreis an die Gemeinde Trofaiach verkauft (vgl. EZ/OZ 1486/2). Die Gemeinde

Trofaiach plante, dieses Teilstück der Erzbergbahn auf vielfältige Weise zu nutzen, um durch die Revitalisierung der stillgelegten Bahntrasse einen Erlebnisraum für die Bevölkerung zu schaffen. Ziel der Gemeinde Trofaiach ist ein Anschluss an die Erzbergbahn, die schon bisher zu touristischen Zwecken vom „Verein Erzbergbahn“ betrieben wurde. Hier wurde über Jahre unter größtem Engagement wertvolle Arbeit geleistet, um zumindest punktuell einen historischen Bahnverkehr zwischen Vordernberg und Eisenerz aufrechtzuerhalten.

Die jüngsten Entwicklungen zeigen allerdings, wie dringend eine langfristige Perspektive für die Erzbergbahn geworden ist. Nach einem externen Hinweis auf mögliche Missstände beim Brandschutz in den beiden Tunnelabschnitten „Präbichtunnel“ und „Plattentunnel“ kam es zu einer behördlichen Begehung. Diese führte zur Sperre der beiden Tunnelröhren – und das trotz einer gültigen Betriebsgenehmigung bis Ende 2026. Beanstandet werden insbesondere Fluchtwege, Notbeleuchtung und Brandschutz. Die Erzbergbahn kann derzeit daher nur zwischen Vordernberg und Präbichl verkehren. Ohne eine geeignete Lösung droht eine dauerhafte Beschränkung des Betriebs auf diesen Abschnitt. Für den Verein Erzbergbahn stellt diese Entwicklung eine erhebliche Herausforderung dar (Kronen Zeitung, [Erzbergbahn: Kaum Licht am Ende der Tunnel](#), 21.08.2026).

Gerade diese aktuelle Situation macht deutlich, dass es nicht länger genügt, die Erzbergbahn lediglich als ehrenamtlich betriebenes Museumsbahnprojekt zu betrachten. Die vorhandene Infrastruktur hat ein erhebliches touristisches und regionalwirtschaftliches Potenzial. Um dieses Potenzial zu heben, braucht es eine langfristige Strategie des Landes, die Infrastruktur, Tourismus, Mobilität und regionale Entwicklung miteinander verbindet. Während einzelne Gemeinden großes Interesse an der touristischen Nutzung vorhandener Bahninfrastruktur haben, fehlen auf Ebene der Landesregierung bislang entschlossene Initiativen. Bereits im Jahr 2009 forderte der Landtag mit Beschluss die Landesregierung auf, eine Machbarkeitsstudie zu erstellen. Auf Antrag der Grünen wurde die Landesregierung damals einstimmig aufgefordert, *„eine Machbarkeitsstudie betreffend ein touristisches Bahnprojekt zu beauftragen, das sich von Vordernberg über Eisenerz durch das Gesäuse erstreckt und die Tagesrandverbindungen in die Ballungsräume einschließt“* (vgl. 52. Landtagssitzung, XV. Gesetzgebungsperiode, EZ/OZ 3012/3).

Der Beschluss wurde nicht umgesetzt und geriet mit Ende der Legislaturperiode schnell in Vergessenheit. Zwischenzeitlich drohte dann sogar die Demontage der Gleise zwischen Trofaiach und Vordernberg. Die Grünen brachten im Jahr 2019 einen erneuten Antrag auf Durchführung einer Machbarkeitsstudie ein (vgl. XVII. Gesetzgebungsperiode, EZ/OZ 2679/1). Aufgrund der fortlaufenden Untätigkeit der Landesregierung erneuerten die Grünen 2024 die Forderung nach einer Machbarkeitsstudie und suchten darüber hinaus das Gespräch mit der damaligen Tourismuslandesrätin Barbara Eibinger-Miedl, um das Projekt gemeinsam voranzubringen. Auch diese Gespräche blieben leider ergebnislos. Die Stellungnahme der Landesregierung vom 16. Mai 2024 zeigte keinen politischen Willen, eine landesweite Machbarkeitsstudie in Angriff zu nehmen. Seitens der Verkehrsabteilung wurde kein Bedarf an einem zusätzlichen Zugsverkehr im Verbundtarif gesehen und zudem darauf verwiesen, dass es einem kommerziellen Anbieter jederzeit freistehe, ein solches touristisch attraktives Angebot zu organisieren. Das Tourismusressort betonte wiederum zwar die große Bedeutung einer guten Straßen- oder Eisenbahninfrastruktur für den Erfolg des steirischen Tourismus, sah aber keine Zuständigkeit für die Errichtung, Förderung oder Erstellung von Plänen und Studien von Verkehrsstrecken (Landtag Steiermark, Stellungnahme der Landesregierung, EZ/OZ 3843/3).

Die Verantwortung wurde also zwischen Verkehrs- und Tourismusressort hin- und hergeschoben, ohne dass eine Stelle die notwendige Initiative übernahm. Eine Machbarkeitsstudie der Landesregierung für ein bahntouristisches Gesamtprojekt von internationaler Bedeutung – gedacht über die Bezirke Leoben und Liezen – fehlt daher nach wie vor.

Die Finanzierung darf jedoch kein Vorwand sein, ein solches Projekt gar nicht erst zu prüfen. Dabei dürfen Mittel aus Fördertöpfen der EU keineswegs außer Acht gelassen werden: Das Europäische Parlament hält in seinem Bericht zur Stärkung des europäischen Tourismus ausdrücklich fest, dass historische und touristische Bahnangebote eine innovative Möglichkeit darstellen, nachhaltiges Reisen zu fördern und zugleich das kulturelle und natürliche Erbe zu bewahren. Die Wiederherstellung und

touristische Nachnutzung stillgelegter oder untergenutzter traditioneller Bahnstrecken und des dazugehörigen Rollmaterials könne zur touristischen Entwicklung von Regionen, zur Bewahrung von Landschaften und zur Schaffung neuer touristischer Angebote beitragen. Das Europäische Parlament fordert in diesem Zusammenhang ausdrücklich, EU-Förderungen für die Wiederherstellung, Umgestaltung und Aufwertung von Verkehrsinfrastruktur und Rollmaterial bereitzustellen, die touristischen Destinationen dienen (Europäisches Parlament, [Report on enhancing connectivity, preserving cultural heritage, and driving local excellence in European tourism: destination management and regional tourism growth](#), 2026).

Damit besteht auf europäischer Ebene genau jene Förderperspektive, die für ein Projekt wie den „Erzberg-Gesäuse-Express“ relevant sein könnte. Eine EU-Förderung ist selbstverständlich nicht automatisch garantiert. Gerade deshalb müsste eine Machbarkeitsstudie aber ausdrücklich auch eine Förderstrategie enthalten und prüfen, welche Teile des Projektes – etwa Infrastrukturmaßnahmen, touristische Erschließung, intermodale Angebote, Digitalisierung, Marketing oder grenzüberschreitende Kooperationen – über EFRE, INTERREG oder andere europäische Förderinstrumente kofinanziert werden könnten.

Es wäre daher zu kurz gegriffen, das Projekt bereits im Vorfeld mit dem Hinweis auf ungeklärte Finanzierungsmöglichkeiten abzulehnen. Aufgabe der Landesregierung wäre es vielmehr, die vorhandenen Fördermöglichkeiten systematisch zu prüfen und gemeinsam mit den Gemeinden, Tourismusverbänden, Infrastrukturbetreiber und potenziellen privaten Partnern ein tragfähiges Finanzierungs- und Betriebsmodell zu entwickeln.

Zu Ende gedacht kann ein „Erzberg-Gesäuse-Express“ ein wesentlicher Teil einer österreichischen Topdestination im alpin-touristischen Bahnverkehr sein. Internationale Tourist könnten ab Wien über die „*Semmering Ghega-Bahn*“ nach Leoben, von dort mit dem „Erzberg-Gesäuse-Express“ über Trofaiach, Vordernberg, den Präbichl und Eisenerz nach Hieflau und durch das Gesäuse bis Selzthal reisen. Von dort könnte die Route über die landschaftlich ebenso beeindruckende „*Salzkammergutbahn*“ via Bad Aussee zum Weltkulturerbe Hallstatt weiterführen. Damit ließe sich eine touristische Bahnroute schaffen, die mehrere internationale Alleinstellungsmerkmale miteinander verbindet: historische Eisenbahninfrastruktur, UNESCO-Welterbe, Nationalpark, alpine Natur- und Kulturlandschaft, Montangeschichte und international bekannte Tourismusdestinationen.

Die aktuelle Situation der Erzbergbahn macht deutlich, dass die Zeit für eine strategische Entscheidung gekommen ist. Wenn die Steiermark ihre vorhandene touristisch bedeutende Bahninfrastruktur langfristig erhalten, weiterentwickeln und international vermarkten will, braucht es jetzt eine professionelle Gesamtstrategie. Die Chance, aus vorhandener Infrastruktur ein international beachtetes touristisches Angebot zu machen, ist nach wie vor vorhanden. Die jüngsten Probleme der Erzbergbahn zeigen aber auch: Wenn jetzt nicht gehandelt wird, droht wertvolle Infrastruktur Stück für Stück an Bedeutung und Nutzung zu verlieren. Die Steiermark sollte diese Chance endlich nutzen.

Es wird daher der

Antrag

gestellt:

Der Landtag wolle beschließen:

Die Landesregierung wird aufgefordert,

1. dem Landtag eine Machbarkeitsstudie (wie bereits im September 2009 einstimmig beschlossen) vorzulegen und ein Tourismus-Bahnprojekt nach Schweizer Vorbild (von Leoben über Trofaiach, Vordernberg, Eisenerz, Präbichl, Hieflau durch den jüngsten Österreichischen Nationalpark im Gesäuse) voranzutreiben,

2. einen organisierten Dialog mit allen betroffenen Stakeholdern (ÖBB, Tourismusverbände, touristische Leitbetriebe, Nationalpark-GmbH, Stift Admont, Projektträger im Naturschutzbereich, Verein Erzbergbahn, Gemeinden, etc.) zeitnah zu starten, um alle Kräfte im Sinne einer professionellen Projektrealisierung zu bündeln,
3. gemeinsam mit dem Verein Erzbergbahn, der Bezirkshauptmannschaft Leoben, den betroffenen Gemeinden und den zuständigen Fachabteilungen des Landes unverzüglich an einer praktikablen und dauerhaften Lösung für die derzeit gesperrten Tunnelabschnitte der Erzbergbahn zu arbeiten, damit der touristische Bahnbetrieb zwischen Vordernberg und Erzberg nicht dauerhaft eingeschränkt wird und die bestehende Infrastruktur langfristig gesichert werden kann,
4. systematisch zu prüfen, ob das Projekt über Förderinstrumente der Europäischen Union, insbesondere den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE), INTERREG sowie weitere für nachhaltigen Tourismus, Kulturerbe, regionale Entwicklung und nachhaltige Mobilität relevante EU-Förderprogramme, finanziert bzw. kofinanziert werden könnte, und diese Fördermöglichkeiten aktiv zu nutzen,
5. sicherzustellen, dass die Machbarkeitsstudie nicht ausschließlich die technische Machbarkeit eines touristischen Zugverkehrs untersucht, sondern ein ganzheitliches Konzept für Infrastruktur, Betrieb, Finanzierung, touristische Vermarktung, regionale Wertschöpfung, nachhaltige Mobilität, Natur- und Landschaftsschutz sowie die Einbindung bestehender touristischer Angebote entlang der Strecke enthält,
6. dem Landtag über die Ergebnisse des Stakeholder-Dialogs, die erarbeitete Machbarkeitsstudie, die geprüften Fördermöglichkeiten sowie die weiteren Umsetzungsschritte und einen konkreten Zeitplan zur Realisierung des „Erzberg-Gesäuse-Express“ Bericht zu erstatten.

Unterschrift(en):

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