

Abgeordnete/r zum Nationalrat

Maximilian Lercher

An Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament, 1017 Wien, Österreich

Wien , am 23. November 2023

Sehr geehrter Herr Präsident!

In der Anlage überreiche ich/ überreichen wir Ihnen gem. §100 (1) GOG-NR die
Petition betreffend

**gegen die Ausdünnung der öffentlichen Zugverbindungen und für eine Stärkung der
(Verkehrs-)Infrastruktur in der Region Murau/ Murtal.**

Seitens der Einbringer:innen wird das Vorliegen einer Bundeskompetenz in folgender
Hinsicht angenommen:

Straßenverkehrsordnung (StVO)

Dieses Anliegen wurde bis zur Einbringung im Nationalrat von Bürger:innen X
unterstützt. Mit der Bitte um geschäftsordnungsmäßige Behandlung dieser Petition
verbleibe ich/verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen



Anlage

Hinweis: Ggf. vorgelegte Unterschriftenlisten werden nach dem Ende der
parlamentarischen Behandlung datenschutzkonform vernichtet bzw. gelöscht, soweit
diese nicht nach den Bestimmungen des Bundesarchivgesetzes zu archivieren sind.

Parlamentarische Petition

„Gegen die Ausdünnung der öffentlichen Zugverbindungen und für eine Stärkung der (Verkehrs-) Infrastruktur in der Region Murau/ Murtal“

Eine attraktive (Verkehrs-) Infrastruktur mit dementsprechenden Verbindungen ist für viele Menschen ein wichtiger Lebensqualitätsfaktor. Egal ob für Schüler:innen, Lehrlinge, Angestellte oder Arbeiter:innen, die vorhandenen Bahnverbindungen sind ein essenzieller Bestandteil der Mobilitätsfrage.

Fernverkehr:

Der Semmering-Basistunnel sowie die Koralmbahn sind zweifelsohne Bereicherungen für den öffentlichen Verkehr in der Steiermark. Dass es dafür zu einer Verschiebung des sonstigen Angebotes kommt, ist aus steirischer Sicht verständlich. Doch so positiv diese Verbindung für Südkärnten und die Weststeiermark ist (prognostizierte Fahrtzeit von rund 18 Minuten vom zukünftigen Bahnhof Weststeiermark nach Graz), so negativ wird sich nach derzeitigem Stand diese Verbindung für die gesamte Bevölkerung der Region Murau/ Murtal inklusive Leoben, dem Ennstal und dem Raum Friesach auswirken. Es gibt zwar durch das Land Steiermark geschaffene positive Verbesserungen im öffentlichen Personennahverkehr, aber mit der geplanten Eröffnung der Koralmbahn wird sich die Bedienqualität von Direktzügen nach Wien bzw. Klagenfurt in der Region Murau Murtal, inklusive Leoben, dem Ennstal und dem Raum Friesach, stark verschlechtern.

Dies begründet sich damit, dass derzeit alle Railjets, sowie die Nachtzüge der ÖBB von Wien Richtung Kärnten, durch die westliche Obersteiermark verkehren. Dadurch sind die Bahnhöfe Bruck/Mur, Leoben, Knittelfeld, Judenburg und Unzmarkt an eine Schnellzugverbindung angeschlossen. Das bedeutet, dass tagsüber im 2-Stunden-Takt eine direkte und schnelle Verbindung (ohne Umsteigen) nach Wien bzw. Klagenfurt angeboten wird. Mit der Eröffnung der Koralmbahn im Jahr 2025 werden alle Schnellzugverbindungen von Klagenfurt über die Koralmbahn nach Graz und Bruck/Mur durch den neuen Semmering-Basistunnel bis nach Wien geführt. Dadurch ist anzunehmen, dass die westliche Obersteiermark zur reinen Nebenbahn verkommt. Zudem werden sich die Fahrzeiten für Schüler:innen und Pendler:innen zwischen den Städten der Obersteiermark aufgrund fehlender Fernverkehrszüge verlängern. Auch die Verbindung zwischen Klagenfurt, über die Obersteiermark nach Bruck/Mur, verlängert sich so um circa 20 Minuten.

Dieser Umstand kann am Beispiel Bahnhof/Dienststelle Knittelfeld verdeutlicht werden:

Derzeit gibt es täglich 20 Direktverbindungen (Fernverkehrszüge) Richtung Klagenfurt bzw. Wien. Außerdem werden 4 von 20 Fernverkehrsverbindungen mit Personal der Dienststelle Knittelfeld bespielt. Diese Züge ergeben somit eine Beschäftigungskopfzahl von 37 Köpfen pro Woche oder eine Kopfzahl von 5,3 Triebfahrzeugführer-Köpfen pro Tag für die Dienststelle Knittelfeld.

- ➔ Wird es nach Inbetriebnahme der Koralmbahn keine Stopps von Fernverkehrszügen am Bahnhof Knittelfeld mehr geben?
- ➔ Wenn diese Züge nicht mehr durch das Murtal fahren, wird diese Arbeit automatisch nach Wien und/oder Villach verlegt?

Bundespaket:

Auch bei den Infrastrukturpaketen zeigt sich ein ähnliches Bild. Obwohl mit der Murtalbahn im Vergleich zur Radkersburger Bahn deutlich mehr Personen fahren, wird die Radkersburger Bahn bis 2030 um rund 80 Millionen Euro modernisiert. Die Murtalbahn hingegen kann aufgrund fehlender Bundesmittel nur um wenige Millionen Euro modernisiert werden (diese müssen seitens des Landes Steiermark investiert werden). Ein weiteres Beispiel ist die steirische Ostbahn: Zur Dekarbonisierung des Verkehrssystems wird die Ostbahn elektrifiziert. Der Streckenabschnitt im Raabtal wird zudem auf eine zugelassene Geschwindigkeit von bis zu 160 km/h ausgebaut, wodurch die Fahrzeiten verkürzt werden können.

Das zwischen dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und dem Land Steiermark abgeschlossene „Steiermark-Paket“ enthält zwar bis zum Jahr 2030 Investitionen von insgesamt rund 1,4 Mrd. Euro, mehr als die Hälfte davon betrifft aber Investitionen im steirischen Zentralraum. In die westliche Region Murau/ Murtal fließt davon kaum etwas. Daher braucht es zusätzliche Infrastrukturpakete für die Region, da die gesamte Bahninfrastruktur weiterhin erhalten und schrittweise saniert werden muss. Des Weiteren werden dringend finanzielle Mittel des Bundes für eine nachhaltige Sanierung und Attraktivierung der Murtalbahn zwischen Unzmarkt und Tamsweg benötigt.

Straßeninfrastruktur:

So wichtig die Stärkung der Bahninfrastruktur ist, so wichtig ist zudem auch die Erhaltung der Straßeninfrastruktur in der Region. Daher muss der Lückenschluss der S36 (Murtal Schnellstraße) rasch erfolgen sowie bis zur Einmündung Scheifling verlängert werden. Außerdem braucht es dringend den gesetzlich verankerten Sicherheitsausbau der S37 (Klagenfurter Schnellstraße) bis nach Klagenfurt. Nur mit diesen Maßnahmen kann die Region

Murau/ Murtal nachhaltig gestärkt und die Abwanderung von Menschen, Industrie und Gewerbe eingedämmt werden.

Daher wird Folgendes gefordert:

- ➔ Beibehaltung von Fernverkehrszügen (Direktzügen) im hochrangigen Schienennetz auf der Strecke zwischen Klagenfurt, St. Veit, Treibach- Althofen, Unzmarkt, Judenburg, Knittelfeld, Leoben, Bruck/Mur und Wien Hauptbahnhof bzw. Flughafen Wien.
- ➔ Nach Eröffnung der Koralmbahn muss aufgrund von Verschiebungen bei Transitrouten im Infrastrukturbereich eine Prüfung von Kompensationsmaßnahmen stattfinden.
- ➔ Mehr Direktverbindungen von der Region Murau/ Murtal nach Graz sowie bessere Verbindungen am Abend bzw. in der Nacht.
- ➔ Verlängerung der S-Bahn bis nach Neumarkt/Steiermark.
- ➔ Bekenntnis zur bestehenden Bahninfrastruktur in der Region Murau/ Murtal, inklusive weiteren Investitionen in Bahnstrecken und Bahnhofsgebäude.
- ➔ Attraktivierung der Murtalbahn durch eine maßgebliche Mitfinanzierung vonseiten des Bundes (ähnlich dem Finanzierungsschlüssel „Radkersburger Bahn“).
- ➔ Prüfung von zukünftigen Bespielungsmöglichkeiten für die Bahnstrecke zwischen Zeltweg und Wolfsberg.
- ➔ Absicherung des Bahnstandorts Knittelfeld (Personal, Güterverkehr und Lehrwerkstätte).
- ➔ Murtal Schnellstraße (S36): Rasche Umsetzung des Lückenschlusses zwischen Judenburg und St. Georgen sowie die Verlängerung bis zur Einmündung Scheifling.
- ➔ Klagenfurter Schnellstraße (S37): Durchführung des gesetzlich verankerten Sicherheitsausbaues.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass es eine neue gesetzliche Grundlage braucht, welche eine qualitätsvolle Lenkung des Zug- und Straßenverkehrs aus Sicht der Gemeinden, der lokalen Wirtschaft und der Anrainerinnen und Anrainer ermöglicht. Das momentane Fehlen einer solchen, hat direkte Auswirkungen auf die Lebensqualität vieler Menschen in den österreichischen Gemeinden.

