

## ***Die Steirische Ostbahn im Rahmen der steirischen Verkehrs- und Mobilitätsstrategien***

*DI Alfred Nagelschmied  
Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau*

25. Feber 2016

## Nach der 1. Staatsbahnphase Errichtung der „Ungarischen Westbahn“ in der 2. Privatbahnphase Österreichs (ca. 1855 bis ca. 1880)

*1867 erfolgte die Konzessionserteilung eines Grazer Consortiums zum Bau einer Locomotiv-Eisenbahn zwischen Raab/Győr und Graz als Teil der „Ungarischen Westbahn“*

*Varianten über Fürstenfeld und Feldbach*

*Der Landesausschuss und die Statthalterei plädierte für Variante über Fürstenfeld, das Abgeordnetenhaus für die Variante über Feldbach*

*Streit um den Bahnstandsstandort in Graz*

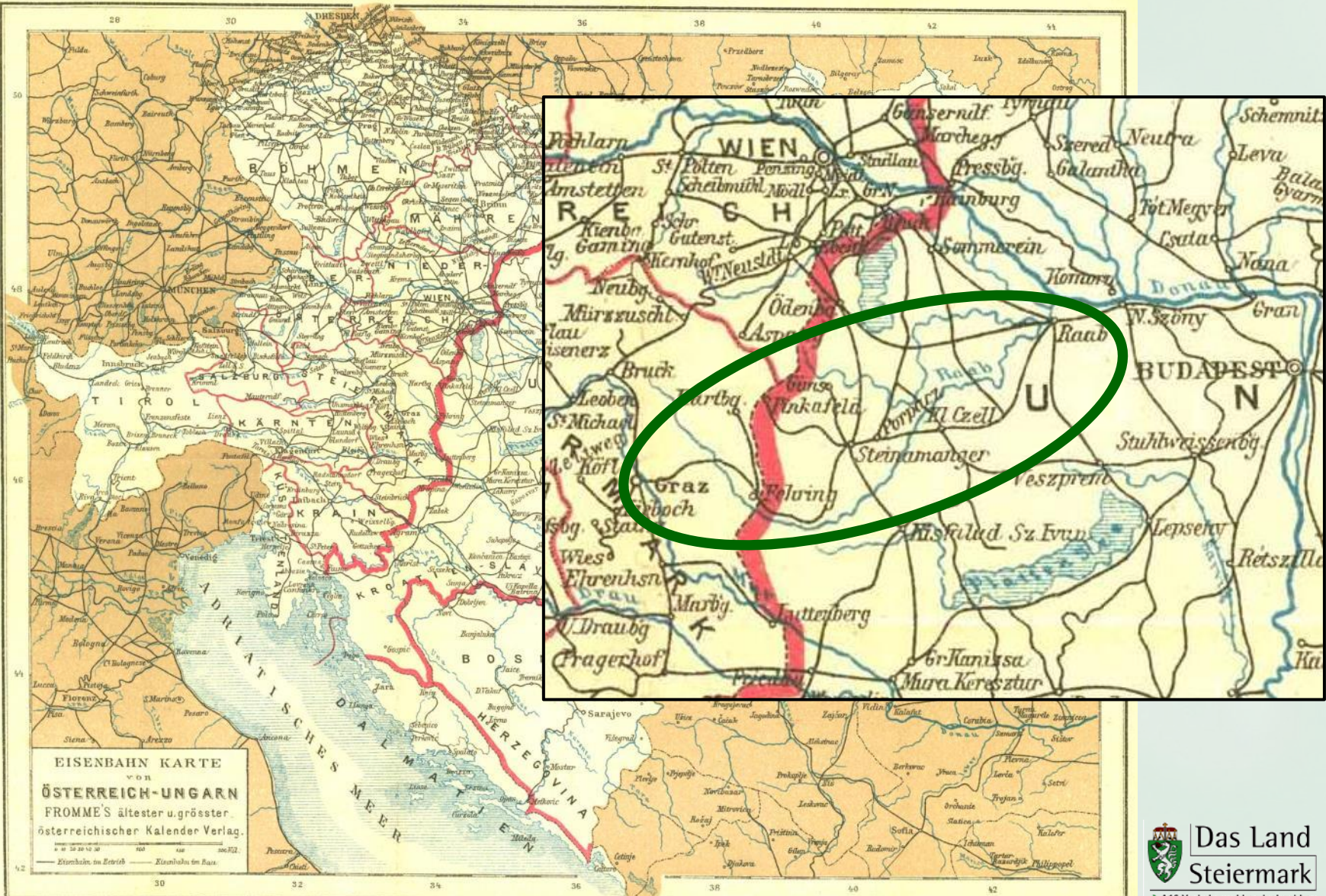
### Realisierter Streckenverlauf :

*Raab/Győr – Steinamanger/Szombathely – Jennersdorf (Eröffnung 1872)*

*Jennersdorf – Gleisdorf – Graz (Eröffnung Mai 1873)*

*Betrieb durch k.k. ungar. Staatsbahnen*

# Die Anfänge



Karteogr. Anst. v. Th. Batschardt, Wien.

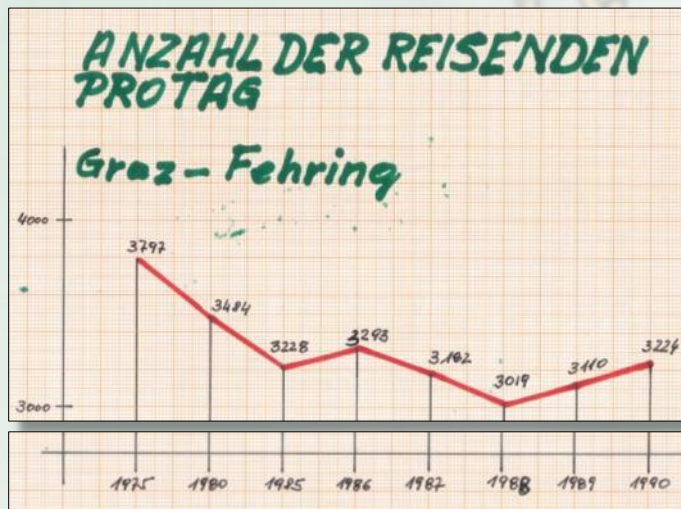
## Höhepunkte und Tiefschläge

- *Mit der Eröffnung des Abschnittes Jennersdorf - Graz wird Graz zum Eisenbahnknoten in alle Richtungen. Die Südbahn war bereits seit 1857 durchgängig in Betrieb, die Köflacherbahn seit 1860 und die Wieserbahn seit April 1873*
- *Bereits 4 Monate nach der Eröffnung ereignete sich ein schweres Zugsunglück bei Lödersdorf.*
- *1889 wurde die private „Ungarische Westbahn“ Teil der k.k. Staatsbahn und der Ungarische Westbahnhof zum „Staatsbahnhof“*
- *Zum 10-jährigen Eröffnungsjubiläum bereist der Kaiser u.a. die Ungarische Westbahn.*
- *Nach dem Zerfall der k.u.k. Monarchie wurde die BBÖ Pächter des österreichischen Teils der „Ungarischen Westbahn“, der „Staatsbahnhof“ zu „Graz Ostbahnhof“ und Szentgotthard zum Grenzbahnhof und Verknüpfungsbahnhof mit der MAV.*

# Der Dornröschenschlaf

## Nachkriegszeit bis 80er-Jahre

Die Eisenbahnstrecke Jennersdorf – Graz ging nach dem 2. Weltkrieg in den Besitz der Republik Österreich über und wurde zur „Steirischen Ostbahn“.



Die Region Südoststeiermark war geprägt von

- einer enorm fortschreitenden Motorisierung,
- Zersiedelung („Mobilität formt Raum“) und
- der Randlage aufgrund des Eisernen Vorhangs

Aufgrund dieser Faktoren hatte die „Steirische Ostbahn“ nur mehr sehr eingeschränkte Bedeutung. Rückbauten wurden durchgeführt.

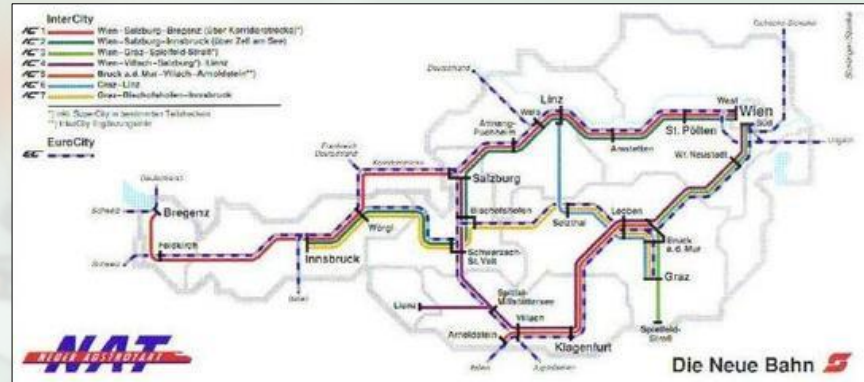
Der erste große Modernisierungsschub im Steirischen Eisenbahnnetz nach dem 2. Weltkrieg, der von der Elektrifizierung der Eisenbahn geprägt war, ging an der „Steirischen Ostbahn“ vorbei.

Mit dem Ende der Dampflok-Ära wurde 1966/67 auf Dieselbetrieb umgestellt.

# Die Renaissance der Eisenbahn

## „Die Neue Bahn“ ...

- HL-G 1989
- NAT 1991
- Süd-Ost-Spange 1991



## ...ohne die Steirische Ostbahn

Die Bahnreise von Budapest über Graz nach Italien kann man vorerst nur in Gedanken antreten

### Für die ÖBB drängt trotz der Umbrüche die Zeit nicht

### „Neue Bahn“ in den Osten: Für Steirer nur über Wien

VON JOHANNES KÜBECK

Die Liberalisierung in der Tschechoslowakei und Ungarn stellt auch die Österreichischen Bundesbahnen vor neue Herausforderungen. Auch im Hinblick auf die Weltausstellung 1995

wird der durch den Eisernen Vorhang lang stillgelegte Bahnverkehr nach Norden und Osten mit drei bis vier Milliarden S wieder reaktiviert. An Südosterreich gehen diese neuen Chancen weitgehend vorbei.

Manche Züge mögen ja ganz flott unterwegs sein. Die ÖBB-Planung ist es nicht überall. Zu den nun immer drängender werdenden Forderungen der Steiermark nach einer raschen Realisierung des Koralmtunnels und – in logischer Folge – eines baldigen Ausbaus der Strecke Graz – Budapest, hat man vorerst nur Verströtungen parat. Als sei der Eisernen Vorhang noch undurchlässig, als sei Italien an einem attraktiven Zugang zu unseren östlichen Nachbarn nicht interessiert. . . .

Präsident Rudolf Reisp gibt seufzend zu, daß allen alles zu langsam gehe, „auch mir“. Die jüngste Debatte im Landtag mit drei dringlichen Anfragen hat die Brisanz des Themas wieder unterstrichen. Freilich, die ÖBB haben noch die Liddell-Studie in der Lade, nach welcher sich die Verbindung Graz – Klagenfurt „nicht gerechnet hat und in die zweite

1990



# Die Renaissance der Eisenbahn

## Die Steirische Antwort 1988-90



Amt der Steiermärkischen Landesregierung  
Fachabteilung IIa

## DIE NEUE BAHN



### Wir fordern:

- Den Bau des Koralmtunnels – bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Schnellzugverkehrs Bruck–Knittelfeld–Klagenfurt.
- Den Bau des Semmering-Basistunnels, verbunden mit der Erhaltung der Ghega-Gebirgsbahn für den Regionalverkehr und für touristische Attraktionen.
- Den forcierten zweigleisigen Ausbau der Schoberpaßstrecke.
- Den raschen Ausbau der Pyhrnbahn in Richtung Linz–Weiß–Bundesrepublik Deutschland – auch als Anschluß an den Rhein-Main-Donau-Kanal, der Mitte der neunziger Jahre fertig wird.
- Eine attraktive Ostbahn mit guten Verbindungen nach Ungarn (Budapest).
- Den zweigleisigen Ausbau der Strecke Graz–Spielfeld–Straß. (Diese Verbesserungen der Ost- und Südbahn kämen auch den Pendlern sehr zugute.)
- Eine Verbesserung der Ennstalbahn.
- Die rasche durchgehende Verwirklichung der „Pyhrn“. Die Bewohner des Ennstales dürfen nicht weiter die Opfer von Bauverzögerungen bei der Pyhrnautobahn in Oberösterreich sein!
- Die Schaffung einer Nahverkehrsdrehscheibe Graz/Hauptbahnhof, kombiniert mit Neukonzeption und kompletter Sanierung aller Anlagen (internationaler Gestaltungswettbewerb!)

### Ostbahn-Gipfel: Mehr Druck bei der Modernisierung der Strecke

Jennersdorf. — Beim ersten Ostbahn-Gipfel, der gestern in Jennersdorf über die Bühne ging, wurde einvernehmlich von zwei österreichischen und vier ungarischen Bürgermeistern, Vertretern der ÖBB und einem Abgesandten des Komitates Vas Druck in Richtung Modernisierung der vernachlässigten Bahnstrecke erzeugt. Bürgermeister Hans Kampel (Fehring) und Bürgermeister Anton Brückler (Jennersdorf) präsentierten das Ergebnis, das in folgenden Forderungen gipfelt:

- Bessere Fahrplangestaltung bzw. Fahrzeitverkürzung,
- „Weg mit den Eisenbahnkreuzungen“,
- Direkter Wagen Graz–Budapest.

Die Teilnehmer dieser Besprechung, bei der nur zwei Vertreter der ÖBB-Geschäftsstelle Graz anwesend waren, kamen überein „nicht mehr lockerzulassen“.

KL. Ztg. 23.5.90

Heraus aus der Sackgasse



A. Grotthard: Die Grenze ist offen, der Zug fährt mit Gwoner Karrenwagen nach Sombathely. Der Lokführer: „Ich liebe Deutsch.“ Foto: A. Grotthard



D. „Inventar Bahnhof von Sombathely ist ein wichtiger Baustein für mehrere Bahnstrecken“

## Für eine schnelle Bahn nach Ungarn

# Die Verkehrskonzepte

## GVK-Ö 1987/1991

10 verkehrspolitischen Leitlinien:

- Vermeidung von unnötigem Verkehr
- Förderung von Schienenverkehrs und nichtmotorisierten Verkehr
- Nutzung des jeweiligen Standes der Technik
- Mitwirkung der Bevölkerung in der Verkehrspolitik
- Kostenwahrheit im Verkehr
- Kooperation der Verkehrsträger
- Schaffung eines neuen Verkehrsrechts
- Verringerung der Belastungen aus Transit
- ökologisch und sozial verträgliche Verkehrsorganisation in Ballungsräumen
- offene Grenzen zu den östlichen Nachbarstaaten

## Das Steirische Gesamtverkehrsprogramm 1991

### (17.9) Steirische Ostbahn

Diese Strecke hat gegenwärtig überwiegend regionale Bedeutung, erlangt jedoch im Zusammenhang mit der Öffnung der osteuropäischen Staaten internationale Bedeutung, deren Anforderungen sie in keiner Weise entspricht. Der notwendige Ausbau der Steirischen Ostbahn ist aber auch im Zusammenhang mit der Neuen Süd-Ost-Spange Wien-Eisenstadt-Graz → (17.8) zu sehen, deren Wirksamkeit sie maßgebend beeinflusst.

Folgender Stufenplan des Ausbaues wird angestrebt:

- Sicherung aller Eisenbahnkreuzungen
- Einführung eines Ein- bis Zweistunden-Taktes mit Ergänzungen im Spitzenverkehr
- Einführung einer schnellen Tagesrandverbindung Graz-Budapest
- Selektiver zweigleisiger Ausbau Graz-Gleisdorf
- Elektrifizierung.

#### Kosten:

1,6 Mrd S

#### Veranlasser:

ÖBB

**Verkehr vermeiden**

**Verkehr verlagern**

**Verkehr verbessern**

## DAS STEIRISCHE GESAMTVERKEHRSPROGRAMM

10

SCHLUSSBERICHT AUGUST 1991





# Die steirischen Verkehrs- und Mobilitätsstrategien

**Straße und Schiene Steiermark 1995**

**Steirisches Gesamtverkehrsprogramm 1996 und 2000+**

**Steirisches Schienenverkehrskonzept 1996**

**Steirertakt Attraktivierung/Optimierung (1998-2007)**

**Regionale Verkehrskonzepte (FB: 2002, WZ: 2007, GGU: 2010)**

**S-Bahn Steiermark (ab Dezember 2007)**

**Steirisches Gesamtverkehrskonzept 2008+**

**ab 2016: Regionale Mobilitätspläne**

*(Auswahl, die auf die Steirische Ostbahn Bezug nimmt)*

# Vom EK-Programm zur S-Bahn

*Die Erstellung und der Beschluss des Steirischen Gesamtverkehrsprogramms war der Startschuss für nennenswerte Budgetbereitstellungen für den Öffentlichen Verkehr.*

## Nahverkehrsübereinkommen 1992/1993/1994

- *Auflassungen und technische Sicherungen von Eisenbahnkreuzungen*
  - *Haltestellenausbau*
  - *Ausbau und Attraktivierung des Bahnhofs Gleisdorf*
- Erstmalige Anwendung des „Nahverkehrsschlüssel“ durch das BMVIT*

## Ausbau von Verkehrsstationen und Ausweichbahnhöfen 2009-2012

- *Ausweichbahnhöfe in Autal, Laßnitzthal, St. Margareten*
- *Verkehrsstationen Hart, Laßnitzhöhe, Laßnitzthal, St. Margareten, Feldbach, Graz Liebenau-Murpark*

## Eingliederung als S3 in die S-Bahn Steiermark Dez. 2010



# Die Erfolge

## Fahrgäste auf der Steirischen Ostbahn

1986: 3.290

2007: 5.060

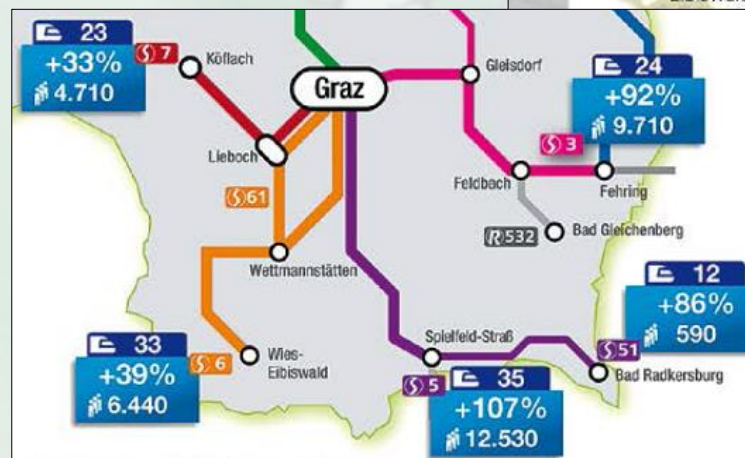
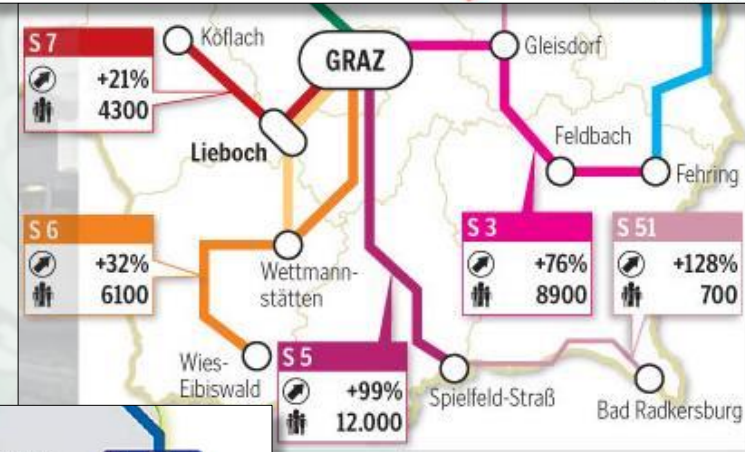
(Basisjahr in Bezug auf die S-Bahn)

2010: 6.070

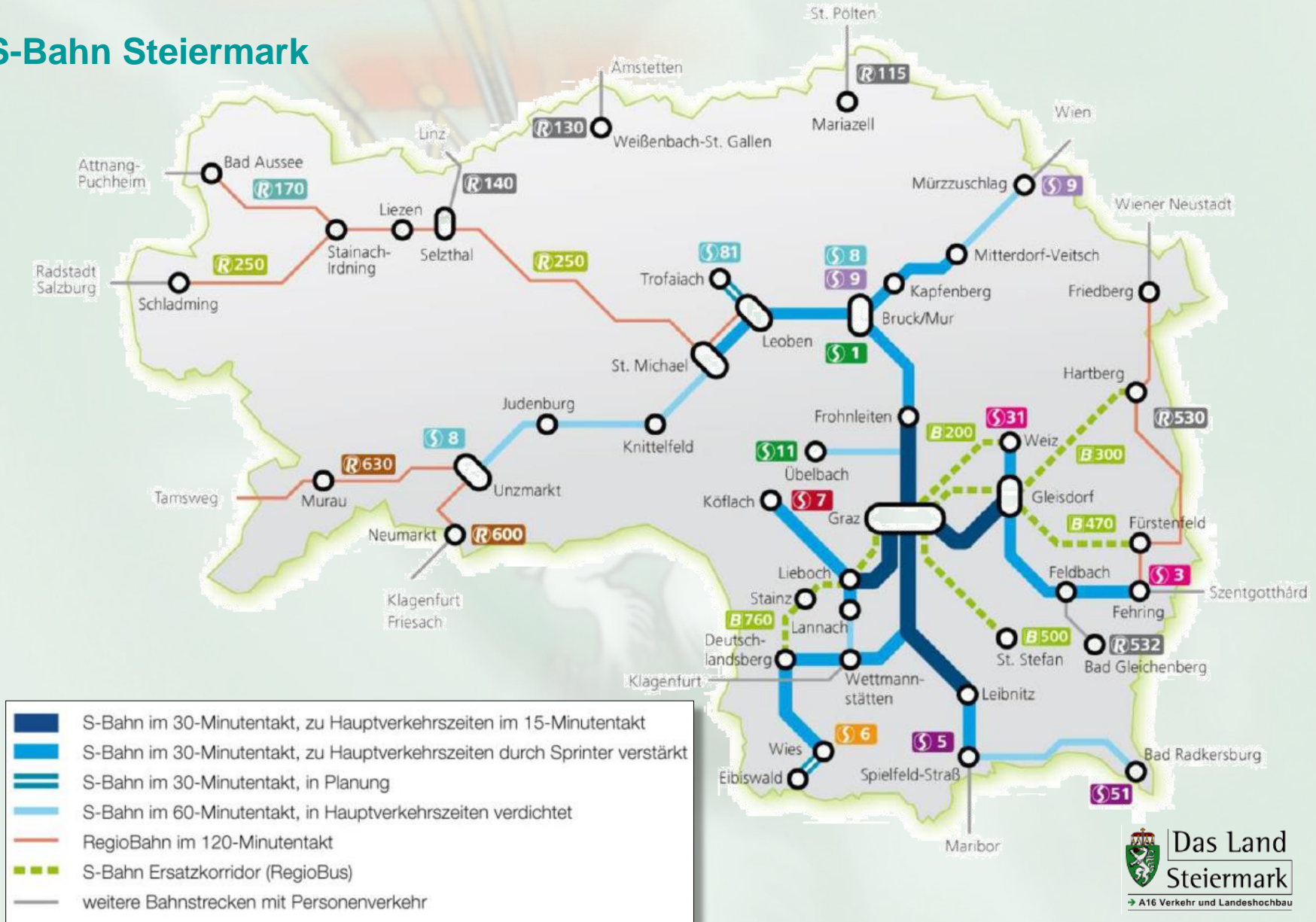
2013: 8.900

2015: 9.710

Summe der Ein- und Aussteiger



## S-Bahn Steiermark



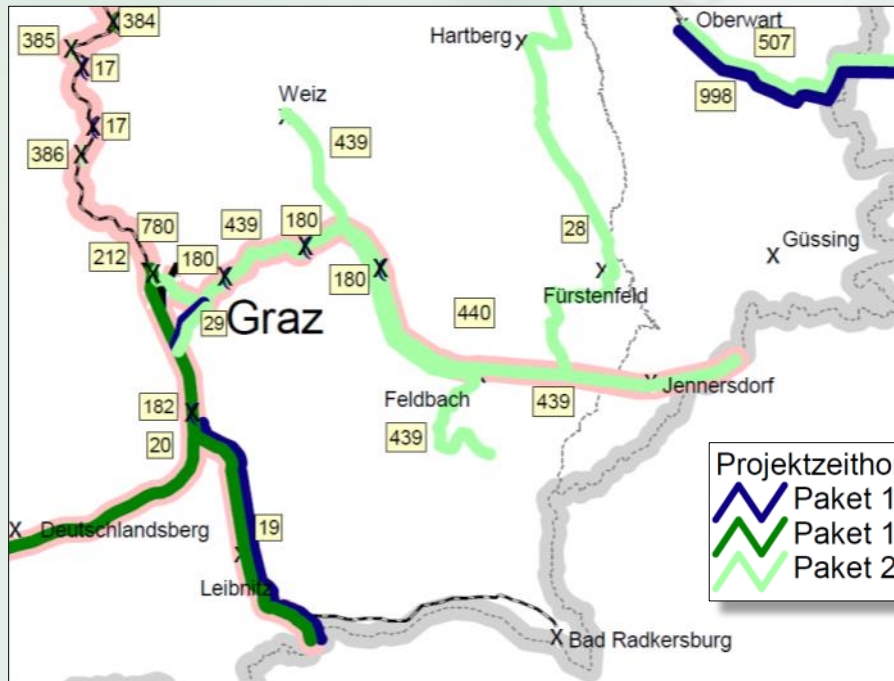
# Die Neubaustrecke

## Verbindungsstrecke Koralmbahn – Steirische Ostbahn (Gleisdorf)

GVP-Ö (2002):

Paket 1a: Bau Feldkirchen-Raaba

Paket 2: Bau der Verbindungsstrecke  
und selektiver Ausbau u. Elektr.  
Gleisdorf-Szentgotthard



## BUNDESGESETZBLATT FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2001

Ausgegeben am 24. August 2001

Teil II

306. Verordnung: Änderung der Verordnung über die Übertragung der Planung und des Baues von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben an die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG (HL-Ü-VO)

306. Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, mit welcher die Verordnung über die Übertragung der Planung und des Baues von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben an die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG (HL-Ü-VO) geändert wird

Gemäß § 8 Abs. 1 und 3 des Hochleistungsstreckengesetzes – HIG, BGBl. Nr. 135/1989, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 81/1999 wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen verordnet:

Die Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über die Übertragung der Planung und des Baues von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben an die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG (HL-Ü-VO), BGBl. Nr. 405/1989, in der Fassung der Verordnung BGBl. II Nr. 307/1999 wird wie folgt geändert:

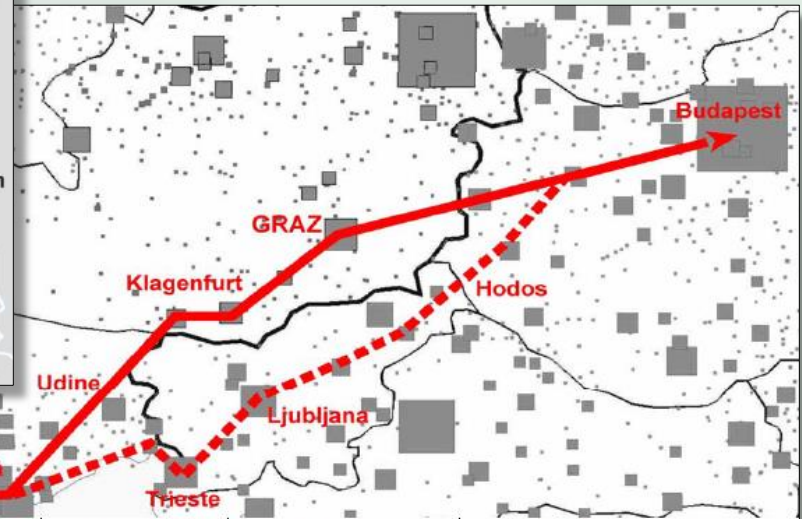
1. Im Titel wird die Wortfolge „des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr“ durch die Wortfolge „der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

2. § 1 Abs. 1 lit. c lautet:

- „c) Streckenabschnitt Graz – Koralmtunnel – Klagenfurt (Koralmbahn) einschließlich einer Verbindungsstrecke zur Grazer Ostbahn mit den Einschränkungen:
  - im Streckenabschnitt Feldkirchen – Althofen bis zur Trassenverordnung
  - die Verbindungsstrecke zur Grazer Ostbahn bis Abschluss Korridorauswahl:“

# Die Neubaustrecke

## Die Verbindungsstrecke – der internationale Aspekt

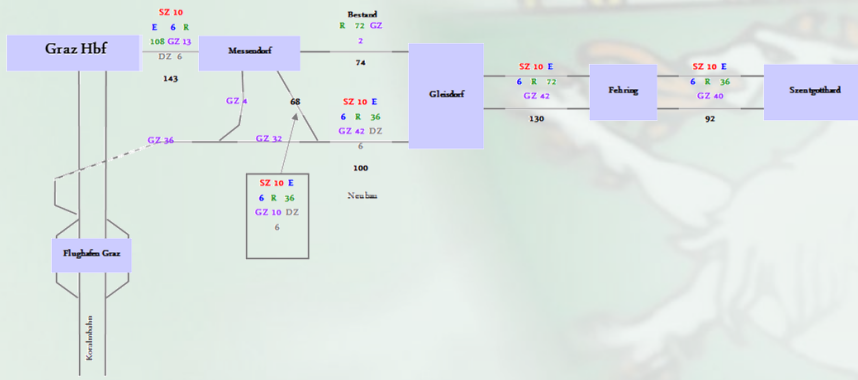


	Venedig - Budapest	Länge	Fahrtdauer	EW-Potential (NUTS 3)
	Pontebbana / Ostbahn:	800 km	8:00 h	7.700.000 EW
	Korridor V:	840 km	12:30 h	7.100.000 EW

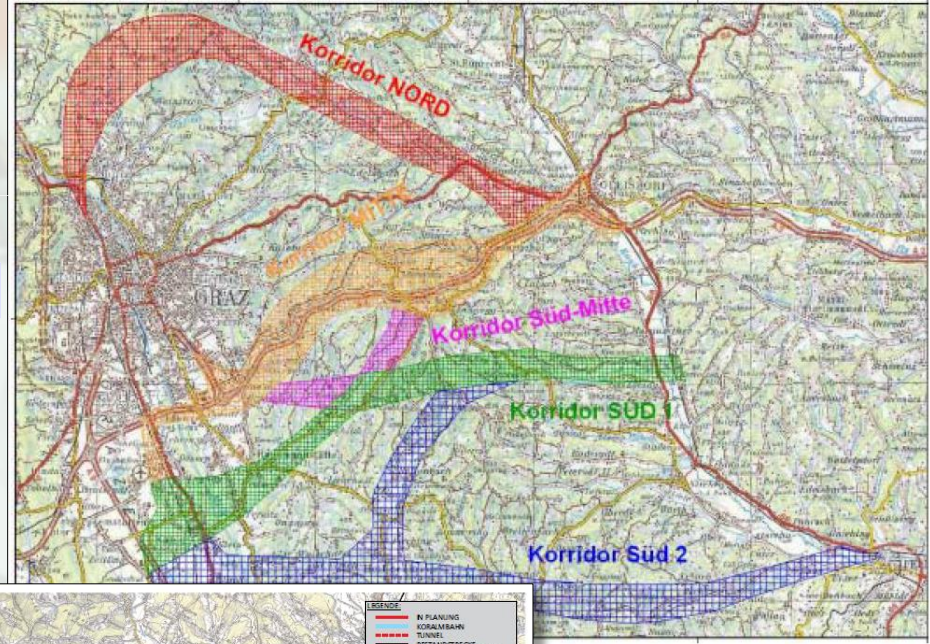
# Die Neubaustrecke

## Verbindungsstrecke Koralmbahn – Steirische Ostbahn (Gleisdorf) Trassenplanung (2003-2012)

Betriebsprogramm Steirische Ostbahn für Variante 1 samt zugehörigen Schleifgleise



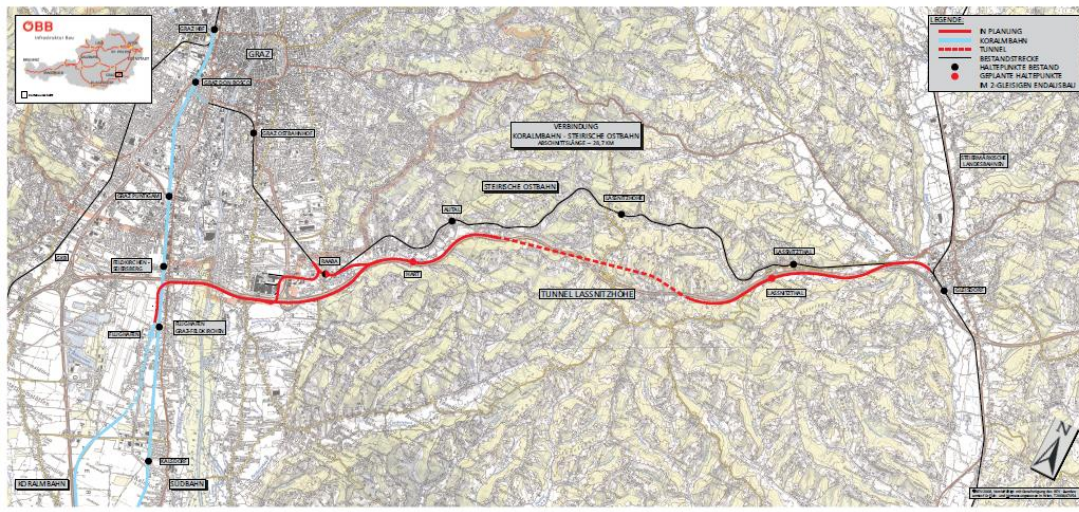
### Korridore Phase I + II



**ÖBB**  
Infrastruktur Bau

Verbindung  
**Koralmbahn – Steirische Ostbahn**  
Schnellfahrtschienen 120 km/h

Projektstudie  
1:10000  
1:10000  
1:10000  
1:10000



# Die Neubaustrecke

## Die Verbindungsstrecke – der aktuelle Stand

- ☑ Trassenplanung und Trassenauswahl
- ☑ Abstimmung und Konsens mit der Region
- ☑ UVE: Planungen vorbereitet
- !!! Planung gestoppt !!!
- ✗ Trassenverordnung

Mobilität braucht Raum(planung)

...und langfristige Trassensicherung!

OBJEKT  
Unterführung Asphaltstraßen  
km 19,3557  
LW=12,8m LHM=4,7m

OBJEKT  
Unterführung L 376 Raabstraße  
km 19,200  
LW=12,8m LHM=4,7m

OBJEKT  
Grün-Unterführung  
LW=4,0m LHM=4,7m



- **Kein Erfolg ohne Gesamtstrategien, gemeinsame Sichtweisen und Kooperationen.**
- **Es dauert!**
- **„Am Ende ist alles Gut.  
Wenn es noch nicht gut ist, ist es auch noch nicht das Ende.“**

***Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit !***

***Alfred NAGELSCHMIED***

*Amt der Steiermärkischen Landesregierung*

*Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau*

*Stempfergasse 7*

*Tel.: 0316/877-4548*

*E-Mail: [alfred.nagelschmied@stmk.gv.at](mailto:alfred.nagelschmied@stmk.gv.at)*