


TAKING
COOPERATION
FORWARD

 Stakeholder-Workshop, 21. April 2021, online

REIF - Capacity Building Workshop I StLB-CCG

 Alfred Nagelschmied | Land Steiermark - Abteilung 16 | Projektpartner PP3

Agenda

Das Projekt
REIF

Baseline
Studie

Markt
Potenziale

Analyse der
Engpässe

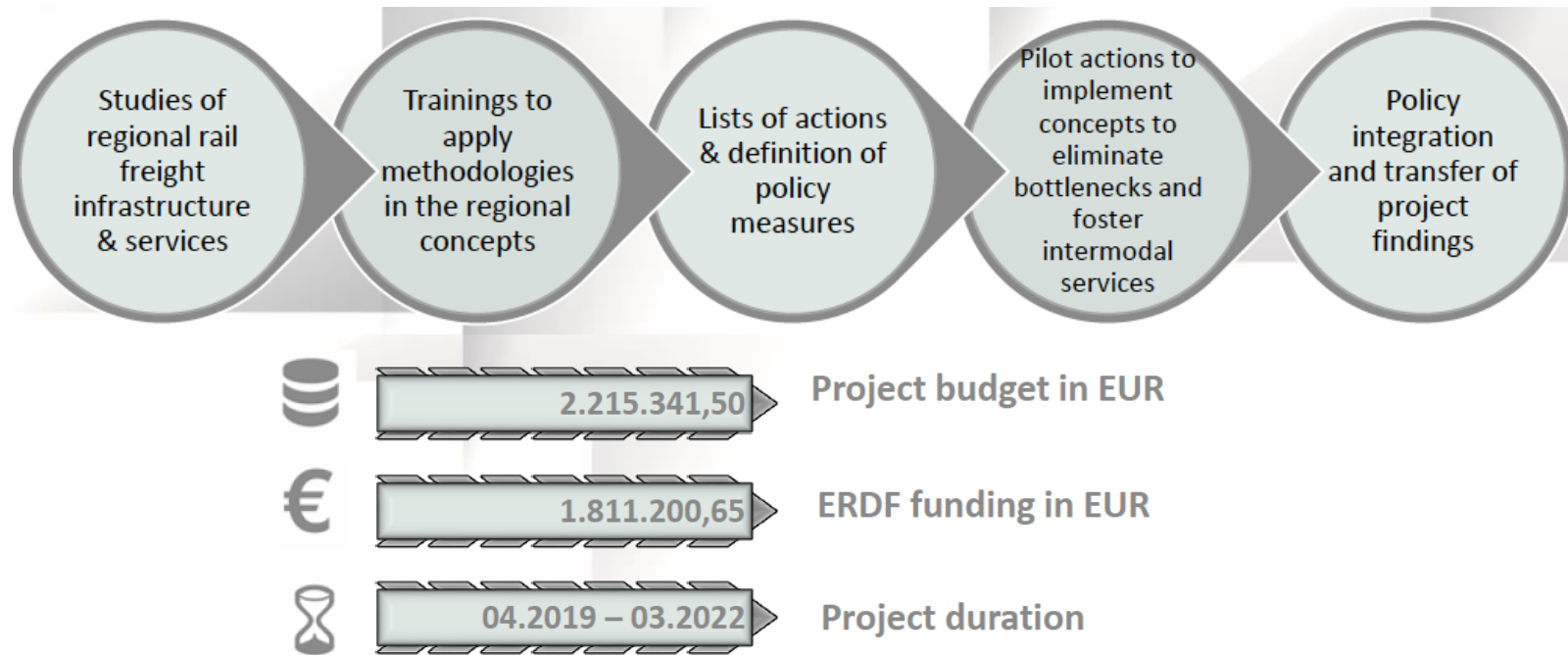
Prioritäten-
liste der
Maßnahmen

Roadmap zur
Eisenbahn-
infra-
struktur der
Steiermark

Diskussion
und weitere
Vorgangs-
weise



REgional Infrastructure for Railway Freight Transport - Revitalised



Projektpartner

- Infrastrukturministerium Thüringen (DE)
 - FH Erfurt (DE)
 - Land Steiermark (AT)
 - Prometni Institut Ljubljana (SI)
 - Ostadriatische Hafenbehörde (IT)
 - Intermodal Transport Cluster (HR)
 - Central European Transport Corridor Verbund Territorialer Cooperation (PL)
 - Institute for Transport and Logistics Foundation (IT)
 - Luka Koper (SI)
 - Region Emilia-Romagna (IT)
- + 10 assoziierte Partner



www.interreg-central.eu/REIF



[facebook](#)



[linkedin](#)



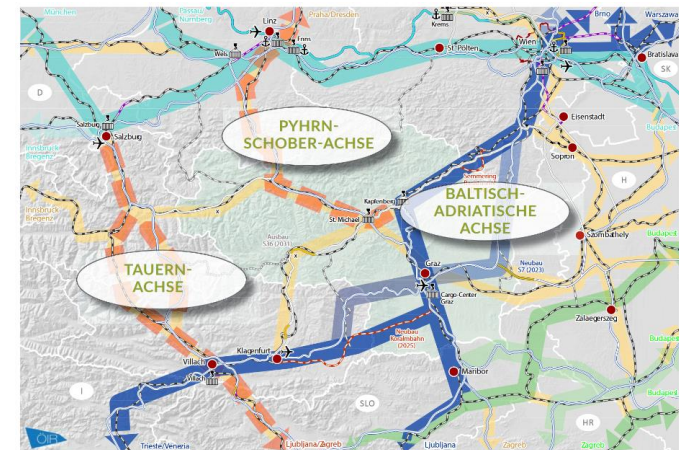
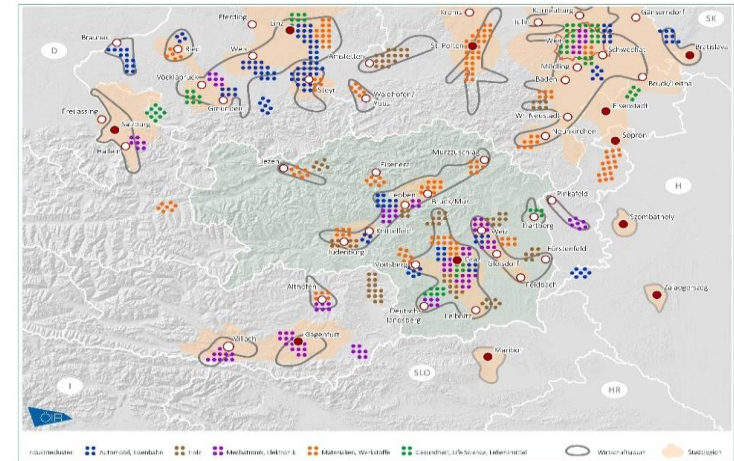
[twitter](#)



www.verkehr.steiermark.at

Aktuelle Situation des regionalen Güterverkehrs in der Steiermark

- Steiermark ist ein wichtiger Wirtschaftsstandort in Österreich
 - 2017 wurden 12,4 Mio. t. importiert (17 Mrd. EUR) und 9,3 Mio. t. exportiert (22 Mrd. EUR)
- Industrie ist hauptsächlich exportorientiert
- Durch die Lage in den Alpen queren Verkehrsströme von und nach Nord-/Westeuropa die Alpenpässe Pyhrn- Schober, Semmering und Wechsel.



Aktuelle Situation des regionalen Güterverkehrs in der Steiermark

- Haupteisenbahnstrecken und internationale Korridorstrecken sehr gut für den hochwertigen Güterverkehr geeignet

- Pyhrn-Schoberpass ist der wichtigste Alpenpass der Steiermark
- Der Straßengüterverkehr nahm hier in den letzten 15 Jahren stark zu

Transportierte Ladung Schoberpass

Mio. t	2004	2017	2019	2004-19
Straße	14,6	18,8	20,3	+ 39%
Schiene	5,4	4,6	5,0	- 6%

Quelle: BMVIT, Alpenquerender Güterverkehr

- Schwachstellen der Schieneninfrastruktur liegen abseits des Grazer Zentralraums, z.B. in der Verknüpfung der Steiermark mit dem Nord-/Westen Österreichs und Europas



Schlussfolgerungen

- Das steirische Schienennetz muss ausgebaut werden, um die Kapazität und die Attraktivität der Trassen für Güterzüge zu erhöhen.
- Der Rail-road-Terminal CCG als Hauptlogistiknoten der Steiermark muss ausgebaut werden.
- Neben dem Grazer Zentralraum und der Industrieregion in der Obersteiermark müssen regionale Logistiknoten mit Zugang zu regionalen Bahnlinien entwickelt werden, um den regionalen Güterverkehr zu bündeln.



Engpässe

- Die größten Engpässe der steirischen Güterverkehrsinfrastruktur liegen in den fehlenden Verbindungen und Kapazitätsengpässen im Hauptschienennetz.
- Werden diese Engpässe beseitigt, profitiert auch das nachgeordnete Schienennetz.
- Folgende Engpässe wurden identifiziert:
 - Bosrucktunnel
 - Kapazitäten auf der Strecke Bruck/Mur-Graz-Spielfeld-Maribor
 - Kapazitäten im Cargo Center Graz-Werndorf (CCG) Terminal
 - Fehlende Verbindung Koralmbahn - Steirische Ostbahn



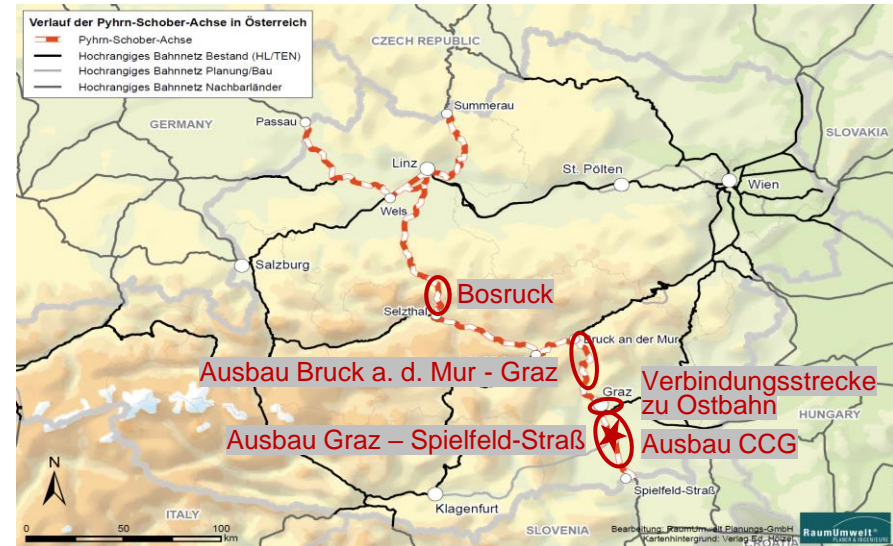
Analyse der Verkehrsströme und Befragung Steirische Ostbahn

- Deutschland ist wichtigster Handelspartner der Steiermark
 - 30% der steirischen Exportmengen (Tonnen) haben Ziel in Deutschland
 - 40% der steirischen Importmengen (Tonnen) kommen aus Deutschland
- Verlagerungspotenziale von der Straße zur Schiene bestehen für die folgenden Produktgruppen:
 - Landwirtschaftliche Produkte
 - Eisenerz
 - Metallrohstoffe
 - Holz- und Holzprodukte, Papier und Zellulose
 - Altpapier



Prioritäre Projekte

Die Listung der prioritären Projekte hat die Beseitigung der zuvor genannten Engpässe zum Ziel:



- Bau des neuen Bosrucktunnels mit flachen Rampen (max. 12,5 %, derzeit Südrampe 21 %)
- Ausbau der Bahnstrecke Bruck/Mur-Graz-Spielfeld-Maribor
- Erweiterung des Terminals Cargo Center Graz-Werndorf (CCG)
- Eisenbahn-Neubaustrecke zwischen der zukünftigen Koralmbahn und der Steirischen Ostbahn

Herausforderungen bei der Umsetzung

- Inbetriebnahme der Koralmbahn Ende 2025 unterstreicht Handlungsbedarf
- Finanzierungsengpässe für Investitionen in die Bahninfrastruktur bzw. gegenwärtig veranschlagte, lange Umsetzungszeiträume
- Angesichts der Zeiträume für den Bau von Schieneninfrastruktur (bis zu 20 Jahre) müsste mit der Planung bereits jetzt begonnen werden.
- Hauptentscheidungsträger BMK und ÖBB-Infrastruktur AG muss von der Dringlichkeit der Maßnahmen überzeugt werden.



Schlussfolgerungen

- Die steirischen Haupteisenbahnstrecken und internationalen Korridorstrecken sind noch nicht ausreichend für den generell zunehmenden Güterverkehr ausgebaut.
- Vom Lückenschluss und der Beseitigung von Kapazitätsengpässen im Hauptschienennetz profitieren auch die Wirtschaftsstandorte am nachrangigen Netz
- Größte Herausforderung für die Umsetzung ist der Geldmangel für Investitionen in die Bahninfrastruktur (Verschiebung von Investitionen)



Diskussion und weitere Vorgangsweise

- Verteilung der bisher vorliegenden Projektberichte inkl. Entwurf der Roadmap zur Eisenbahninfrastruktur in der Steiermark
- Diskussion der Roadmap und Einholung von Stellungnahmen der Stakeholder
- Skizzierung des Finanzierungsbedarfs und konkreter politischer Maßnahmen zur Umsetzung der Roadmap
- Fertigstellung der Roadmap
- Zusammenfassung der Projekt-Ergebnisse als Teil der verkehrspolitischen Strategie in der Steiermark (Mobilitätsstrategie Steiermark)



Vielen Dank 😊



Alfred Nagelschmied
Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Abteilung 16, Verkehr und Landeshochbau
Stempfergasse 7, 8010 Graz



www.verkehr.steiermark.at



alfred.nagelschmied@stmk.gv.at



+43 316 877 4548

