

## Fragebeantwortung

Fragestellerin: GR Topf

Thema: GKB-Trasse auf -1

Die zukünftige Entwicklung des Bahnbetriebes der Graz Köflacher Eisenbahn wurde im sogenannten GKB Weißbuch 2025+ dargelegt. Dieses Gesamtkonzept behandelt die Fragen des Zielnetzes, eines damit verknüpften Zielfahrplanes (Taktfahrplan) und der dafür erforderlichen Infrastruktur für diesen S-Bahn Betrieb inkl. die gesamte Elektrifizierung.

Dieses zukünftige Betriebskonzept sieht für innerhalb des Stadtgebietes von Graz einen zweigleisigen Ausbau der Bahn-Infrastruktur vor. Dieser Ausbau soll in Stufen erfolgen, wobei die erste Ausbaustufe des zweigleisigen Ausbaues vom Grazer Hauptbahnhof, über den Köflacher Bahnhof bis zur S-Bahn Haltestelle Wetzelsdorf reichen sollte. Zudem werden niveaugleiche Eisenbahnkreuzungen zu Unterführungen ausgebaut, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und Wartezeiten an den Schrankenanlagen für alle Verkehrsarten zu reduzieren. Dabei werden die Unterführungen an sinnvollen Standorten als Nahverkehrsknoten ausgebaut, um den Umstieg vom regionalen auf den lokalen öffentlichen Verkehr bestmöglich zu gewährleisten und auch Pendler\*innen ein attraktives ÖV-Angebot bereitzustellen.

Diese Ausbauschritte mit der Hinzulegung eines zweiten Gleises, sowie jene der Eisenbahnunterführungen/Nahverkehrsknoten werden abschnittsweise und über einen Zeitraum von rd. 10 Jahren erfolgen. Dabei sollte der Bahnbetrieb – mit zeitlich begrenzten Unterbrechungen – in Betrieb bleiben.

Alternativ zu den offiziellen Vorhaben des Bundesministeriums und des Landes Steiermark wird immer wieder, von den Bezirksvertretungen und Aktivbürgern, die Frage gestellt, ob die GKB im Grazer Stadtgebiet nicht in einer Tieflage, oder halbhohen Tieflage, geführt werden könnte. Dazu wäre anzumerken:

1. Von offizieller Seite gibt es dazu keinerlei Bestrebungen, da hierzu auch keine Notwendigkeiten bestehen.
2. Eine grobe Kostenabschätzung, welche vor einiger Zeit durchgeführt wurde zeigte, dass dies Kosten von abgeschätzten 2,0 Milliarden Euro verursachen würde. Weiters wäre mit einer Bauzeit von rd. 10 Jahren zu rechnen.
3. Ein stufenweiser Ausbau, so wie derzeit bei der Bestandsstrecke vorgesehen, wäre dabei nicht möglich.
4. Dies würde auch zu einer jahrelangen Gesamteinstellung des GKB-Betriebes mit den S-Bahn-Linien S61 und S7 führen, welches aus Sicht des Eisenbahnunternehmens und des Leistungsbestellers für den öffentlichen Verkehr – dem Land Steiermark – in keiner Weise akzeptabel wäre.
5. Für den Ausbau der GKB in Tieflage wäre nicht nur die unmittelbaren Grundstücke für die Trasse selbst erforderlich (welche für eine Tieflage mit dem Tunnelbau immer breiter wäre als eine Trassenführung an der Oberfläche), sondern auch jene für die erforderlichen und vorgeschriebenen Fluchtwege, Fluchtstiegen usw.. Dies würde in Summe zu einer größeren Grundablöse bei den Anrainern führen, als bei dem Ausbau der bestehenden GKB-Trasse.
6. Als Resümee ist festzuhalten, dass es keine überzeugenden Argumente für eine Tieferlegung der GKB im Stadtgebiet von Graz gibt, weder aus Sicht des Eisenbahnunternehmens und auch nicht aus Sicht der öffentlichen Hand (Stadt, Land, Bund).