

---

**14663/AB XXIV. GP**

---

**Eingelangt am 02.08.2013**

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## **Anfragebeantwortung**

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 W i e n

GZ. BMVIT-11.500/0006-I/PR3/2013  
DVR:0000175

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr.<sup>in</sup> Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde haben am 4. Juni 2013 unter der **Nr. 14971/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Pyhrnbahn – Brückensanierung oder Ausbau gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

### Zu den Fragen 1 bis 3:

- *Entspricht die Information, dass bei den beiden großen Brücken der Pyhrnbahn in Klaus bzw. St. Pankraz demnächst der Ersatz durch Betonbrücken beginnen soll, den Tatsachen?*
- *Wenn ja, welche Bauzeit und welche Kosten sind geplant?*
- *Entspricht die Information, dass diese neuen Brücken nahezu im Verlauf der alten Brücken und daher ohne oder nahezu ohne Verbesserung der Linienführung und Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit errichtet werden sollen, den Tatsachen?*

Die beiden genannten Brücken werden 2013 – 2014 durch neue Brücken ersetzt. Die Kosten der Erneuerung der Brücke in km 65,521 (Steyrbrücke) werden voraussichtlich € 10,2 Mio. betragen, jene der Brücke in km 67,175 (Teichlbrücke) voraussichtlich € 8,5 Mio. Die beiden Brücken werden bestandsnahe ohne größere Veränderung der Linienführung erneuert.

**Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.**

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Wenn ja – warum wird bei diesem ansehnlichen Mitteleinsatz keine deutliche(re) Linienverbesserung und Geschwindigkeitsanhebung vorgenommen, sodass ein Schnellzugsverkehr mit zeitgemäßen, der Autobahn nebenan vergleichbaren Geschwindigkeiten und damit Fahrzeiten möglich wird?*
- *Welche Schritte sind geplant, um die ab Herbst (endlich wieder) eingesetzte Direkt-Verbindung Linz-Graz attraktiver zu machen, insbesondere bei der Fahrzeit?*

Alle im Zielnetz 2025+ unterlegten Maßnahmen auf der Pyhrnachse fügen sich in das entsprechende Fahrplan-Knoten-Kanten-Modell für Österreich ein. Dieses Modell bildet die Grundlage für einen Integrierten Taktfahrplan, welcher im Gesamtverkehrsplan des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie als verkehrspolitisches Ziel festgehalten ist.

Der im Zielnetz 2025+ vorgesehene selektiv zweigleisige Ausbau der Pyhrnachse ermöglicht gemeinsam mit der Neuerrichtung des Bosrucktunnels die Umsetzung der notwendigen Kantenfahrzeit zwischen Linz und Selzthal, die Ausweitung des Nahverkehrs im Ballungsraum Linz und bringt die erforderlichen Kapazitäten zur Abwicklung der unterstellten Verkehrsmengen gemäß Verkehrsprognose Österreich 2025+.

Die ÖBB-Personenverkehr AG wird ab Fahrplanwechsel 2013/2014 täglich zwei direkte Zugpaare in der Relation Graz–Linz–Graz einsetzen. Zusätzlich zu den beiden Direktverbindungen bleibt das Angebot von fünf weiteren Umsteigeverbindungen je Richtung. Auch diese werden attraktiviert – die Fahrzeit wird von 3 h 30 min (heute) auf 3 h 16 min (ab Fahrplanwechsel) reduziert.

Zu Frage 6:

- *Welche weiteren Infrastruktur-Ausbauprojekte auf der Strecke Graz-Linz sind wann konkret vorgesehen?*

Folgende Infrastruktur-Ausbauprojekte auf der Pyhrnstrecke Linz – Selzthal sind in nächster Zeit vorgesehen:

- der Bahnhofumbau Spital am Pyhrn befindet sich derzeit in Bau, Fertigstellung 2014
- die Errichtung der Ausweiche Linzerhaus ist in der Ausschreibungsplanung, Fertigstellung 2016
- Anpassung der Bahnhöfe Neuhofen an der Krems, Kematen an der Krems und Rohr-Bad Hall - voraussichtlich 2017 - 2018
- Planung des Bosrucktunnels in zwei Phasen bis 2018

Im Streckenabschnitt Selzthal - Graz ist der Bahnhofumbau Bruck a. d. Mur im Laufen und die Bahnhofumbauten Frohnleiten (Fertigstellung 2019) und Peggau-Deutschfeistritz (Fertigstellung 2018) vorgesehen.

Zu Frage 7:

- *Wenn die Pyhrnbahn wie z.B. von der WKÖ gefordert als Frachtschiene ausgebaut wird, dann könnte dies bei Beibehalten der derzeitigen weitgehend eingleisigen Trassenführung ohne bzw. ohne nennenswerte weitere Ausbauten zu gravierender Lärmbelästigung für die AnrainerInnen führen. Eine Umrüsten alter Güterwägen mit neuen Fahrgestellen bzw. Bremsen wäre wie bereits seit langem und unter anderem auch in den entsprechenden „Aktions“plänen gemäß Umgebungslärmgesetz vorgesehen notwendig, sinnvollerweise im Rahmen eines EU-weiten Programms.  
Welche Schritte und Maßnahmen haben Sie für ein derartiges Umrüstprogramm für weniger Bahnlärm durch Güterwaggons seit Ihrem Amtsantritt 2008 konkret a) innerstaatlich, b) auf EU-Ebene, c) in sonstigen Zusammenhängen gesetzt?*

In den letzten Jahren ist es unter Mitwirkung Österreichs (insbesondere im Forschungsprojekt "EuropeTrain") gelungen, eine lärmarme Güterwagenbremse zur Serienreife zu entwickeln, die auch eine Umrüstung bestehender, sehr langlebiger Güterwagen ermöglicht. Da rund zwei Drittel der in Österreich im Einsatz stehenden Güterwagen ausländischer Beheimatung sind, bliebe eine rein nationale Maßnahme wirkungslos; vielmehr setzt sich mein Ressort durch Mitwirkung in den einschlägigen EU-Arbeitsgruppen (u.a. jener zur TSI-Lärm) für harmonisierte höchstzulässige Lärmpegel ein und wird, nachdem in den letzten Wochen die erforderlichen technischen Voraussetzungen hierzu geschaffen wurden, auf eine rasche und koordinierte Schallsanierung des Güterwagenparks hinwirken. Wenn es gelingt, die derzeit aktuellen Umrüstungsprojekte zu realisieren, so wird deren Wirkung jeden vorhersehbaren Anstieg des Transportaufkommens zumindest kompensieren, sodass die Immissionspegel voraussichtlich sogar sinken werden.