

**6286/AB XXIV. GP**

Eingelangt am 17.11.2010

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

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

## Anfragebeantwortung

GZ. BMVIT-10.000/0058-I/PR3/2010

DVR:0000175

An die  
Präsidentin des Nationalrats  
Mag.<sup>a</sup> Barbara PRAMMER  
Parlament  
1017 Wien

Wien, am . November 2010

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Dr. Moser und FreundInnen haben am 17. September 2010 unter der **Nr. 6375/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Bosruck-Bahntunnel gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 3 und 10 bis 12:

- Wie stellt sich der Erhaltungszustand (generell, Oberbau, Unterbau, elektrische Ausrüstung, ...) des Bosrucktunnels der Pyhrnbahn derzeit dar?
- Welche Mängel bestehen in Sachen Tunnelsicherheit konkret?
- Welche Lösungsvorschläge dafür bestehen, und mit welchen Kosten ist bei diesen zu rechnen?
- Bis wann ist die Benutzung des Bosrucktunnels genehmigt?
- Wann und aus welchen Gründen besteht ein Schließungsrisiko für den Bosrucktunnel?
- Welche Maßnahmen werden Sie veranlassen, damit dieses Risiko nicht schlagend wird?

Der Bosruck-Tunnel führt durch ein Gebirge aus leicht brechendem Gestein mit starker Wasserführung, dies bedingt eine aufwändige Instandhaltung. Daher wird hinsichtlich der Betriebssicherheit laufend überprüft, entsprechend erhalten und saniert. Gemäß Überprüfung durch die oberste Eisenbahnbehörde weist der Tunnel keine Sicherheitsmängel auf. Es liegt

lediglich der Auftrag vor, bis Ende 2012 Nachrüstungen hinsichtlich des Arbeitnehmerschutzes durchzuführen. Das sind der Einbau eines Handlaufes und einer Beleuchtung sowie der Herstellung von Stromanschlüssen in den Rettungsnischen und einer ebenen Gehfläche entlang des Gleises. Für die Durchführung dieser Maßnahmen sind rund 10 Mio. € budgetiert.

Die Betriebsbewilligung des Tunnels ist unbefristet. Ein Schließungsrisiko besteht nicht. Alle behördlichen Auflagen werden fristgerecht erfüllt.

Zu Frage 4:

- *Mit welcher Geschwindigkeit bzw. welchen Geschwindigkeiten darf derzeit a) der Bosrucktunnel selbst, b) der südliche Zulauf, c) der nördliche Zulauf befahren werden?*

Der Bosruck-Tunnel wird derzeit mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h befahren. Die zulässigen Geschwindigkeiten auf den Zulaufstrecken im Bereich von Kirchdorf bis Selzthal liegen derzeit zwischen 70 bis 100 km/h.

Zu den Fragen 5 bis 9:

- *Welche Langsamfahrstellen bzw. -strecken im Bosrucktunnel und in seinem Zulauf (ab Kirchdorf bzw. Selzthal) mit welcher Streckenlänge und zulässigen Geschwindigkeit sind derzeit aktuell?*
- *Wie haben sich a) die Zahl, b) die Gesamt-Länge, c) die zulässigen Geschwindigkeiten bei den Langsamfahrstellen in diesem Streckenabschnitt in den letzten Jahren seit 2006 verändert?*
- *Wieviele Langsamfahrstellen sind derzeit im ÖBB-Gesamtnetz aktuell?*
- *Wie hat sich deren Zahl im Jahresvergleich zu 2008 und 2009 verändert?*
- *Wieviele Langsamfahrstellen sind in diesen Jahren 2008, 2009 und 2010 jeweils durch die Stilllegung bzw. Abgabe von Schienenstrecken „weggefallen“?*

Die Problematik der Langsamfahrstellen hat mich schon vor einiger Zeit veranlasst, die Organe der ÖBB-Infrastruktur AG dringend zu ersuchen, auf deren Beseitigung besonderes Augenmerk zu legen. Durch die erfolgreiche Zusammenlegung der ÖBB-Infrastruktur-Gesellschaften im Jahr 2009 auch mit den Stimmen der SPÖ, ÖVP und der Grünen sind schon erste Verbesserungen bei der Beseitigung der Langsamfahrstellen spürbar. Meine Vorgabe lautet, bis 2014 sämtliche fahrplanrelevanten Langsamfahrstellen im Kernnetz (wozu auch die Phyrnbahn gehört) zu beseitigen. Die mir vorgelegten Vorschauen auf die nächsten Jahre zeigen, dass dieses Ziel sehr wahrscheinlich erreicht werden kann.

Die näheren Einzelheiten über Langsamfahrstellen sind als unternehmsinterne Daten der ÖBB-Infrastruktur AG anzusehen und fallen daher unter die Verantwortung der Organe dieser Gesellschaft. Die diesbezüglichen Anfragepunkte sind daher nicht vom Interpellationsrecht umfasst.

**Zu Frage 13:**

- Welche konkreten Investitionen in welche Vorhaben sind bei der Infrastruktur der Pyhrnbahn wann im Einzelnen geplant? Bitte um Angabe der geplanten Jahresraten für Planung und Bau je Vorhaben sowie um Angabe der geplanten Fertigstellungsdaten der einzelnen Vorhaben.

Für die Qualitätssicherung der bestehenden betriebsrelevanten Infrastrukturanlagen (Gleise, Weichen, Mauern, Brücken, Fahrleitung, Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen, Stellwerke) sind im Zeitraum 2010 bis 2015 rund 125 Mio. € vorgesehen. In Planung befinden sich darüber hinaus im Bahnhof Spital am Pyhrn die Errichtung eines Mittelbahnsteiges samt Gleiserneuerung und im Bereich von Linzerhaus die Errichtung einer Betriebsausweiche.