

6375 /J

17. Sep. 2010

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr.in Gabriela Moser, Freundinnen und Freunde

an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend Bosruck-Bahntunnel

Der Zustand des Bosrucktunnels im Zuge der Pyhrnbahn-Strecke und seiner Zulaufstrecken gibt von der Tunnelsicherheit bis zu Langsamfahrstellen seit längerem zu großer Besorgnis Anlass. Der schlechte Erhaltungszustand dieses Streckenabschnitts ist im Lichte der bundesgesetzlichen Erhaltungsverpflichtungen der ÖBB bedenklich und ist nicht zuletzt mit für die unzureichende Attraktivität und zeitlichen Konkurrenzfähigkeit der Bahn in der Relation Linz-Graz verantwortlich. Schließlich konnte bereits im Jahr 2009 über mehrere Kilometer trotz günstiger Linienführung nur Tempo 50 bzw. 70 zugelassen werden.

Die Mängel sind für Fahrgäste und regionale Bevölkerung umso schmerzlicher wahrzunehmen, seit am benachbarten, sozusagen konkurrierenden Bosruck-Autobahntunnel der A9 mit dem enormen Aufwand von mindestens 200 Mio Euro mit einer 2. Röhre das Angebot weiter verbessert wird. Weit weniger kostspielige Projekte zum Ausbau der Pyhrnbahn wurden hingegen wiederholt aufgeschoben, etwa der Bahnhofsumbau Spital/Pyhrn oder die Ausweiche Linzerhaus im Zuge des Rahmenplans 2009-2014.

Aktuell ist in informierten Kreisen zunehmend von besorgniserregenden Mängeln in diesem Streckenabschnitt die Rede, die bis zum Risiko einer Schließung des Bosruck-Eisenbahntunnels aus Sicherheitsgründen reichen.

Zugleich ist dem gescheiterten Ministerratsvortrag von BMVIT und BMF für einen Rahmenplan 2010-2015 vom Februar/März 2010 zu entnehmen, dass den Bosrucktunnel selbst betreffende Planungsarbeiten trotz der Mängel erst für die Jahre 2013 bis 2015 beabsichtigt waren - wobei selbst dies weder bedeuten muss, dass die Planungen dann „schon“ abgeschlossen sein werden, noch dass wenigstens danach umgehend mit der Umsetzung dieser Planungen begonnen wird. Die aktuelle Evaluierung der Infrastrukturprojekte hat ihren Anlass in gemessen an den budgetären Möglichkeiten bei weitem zu hohen geplanten jährlichen Bauraten, wird also unumgänglich zu einer Redimensionierung der Bau-Pläne und/oder neuerlichen Streckung der Zeitpläne bei vielen Bauvorhaben führen müssen. Somit drohen die baulichen und Erhaltungs-Mängel auf der Pyhrnbahn im Bereich um die Landesgrenze noch für viele Jahre anzudauern.

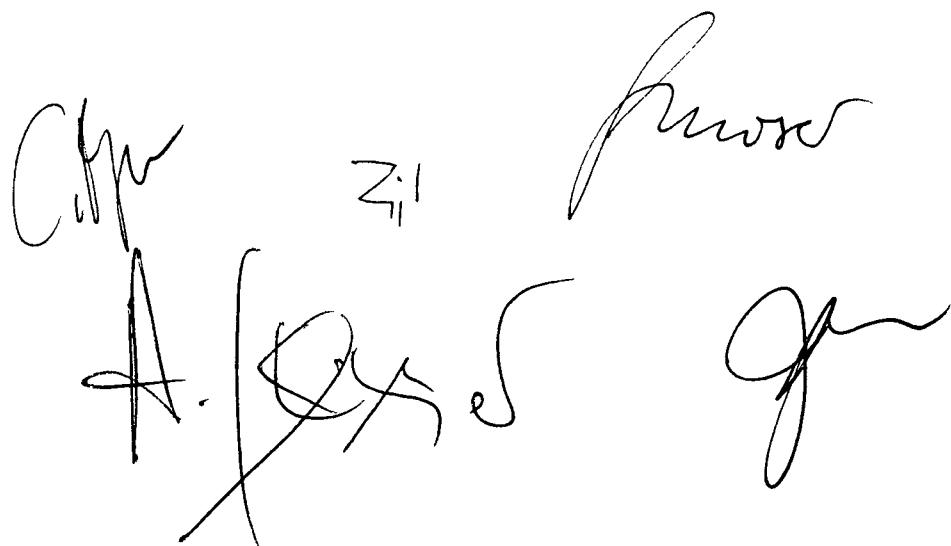
Die unfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

1. Wie stellt sich der Erhaltungszustand (generell, Oberbau, Unterbau, elektrische Ausrüstung, ...) des Bosrucktunnels der Pyhrnbahn derzeit dar?

2. Welche Mängel bestehen in Sachen Tunnelsicherheit konkret?

3. Welche Lösungsvorschläge dafür bestehen, und mit welchen Kosten ist bei diesen zu rechnen?
4. Mit welcher Geschwindigkeit bzw. welchen Geschwindigkeiten darf derzeit a) der Bosrucktunnel selbst, b) der südliche Zulauf, c) der nördliche Zulauf befahren werden?
5. Welche Langsamfahrstellen bzw. -strecken im Bosrucktunnel und in seinem Zulauf (ab Kirchdorf bzw. Selzthal) mit welcher Streckenlänge und zulässigen Geschwindigkeit sind derzeit aktuell?
6. 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?
7. Wieviele Langsamfahrstellen sind derzeit im ÖBB-Gesamtnetz aktuell?
8. Wie hat sich deren Zahl im Jahresvergleich zu 2008 und 2009 verändert?
9. Wieviele Langsamfahrstellen sind in diesen Jahren 2008, 2009 und 2010 jeweils durch die Stilllegung bzw. Abgabe von Schienenstrecken „weggefallen“?
10. Bis wann ist die Benutzung des Bosrucktunnels genehmigt?
11. Wann und aus welchen Gründen besteht ein Schließungsrisiko für den Bosrucktunnel?
12. Welche Maßnahmen werden Sie veranlassen, damit dieses Risiko nicht schlagend wird?
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.



Handwritten signatures and initials are present in the bottom right corner of the page. The signatures appear to be in black ink and are somewhat stylized. There are also some handwritten numbers and letters, such as 'Z:1' and 'J', which likely correspond to the signatures.