



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-10.000/0005-I/PR3/2017
DVR:0000175

Wien, am 9. Mai 2017

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Lichtenecker, Freundinnen und Freunde haben am 9. März 2017 unter der **Nr. 12292/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Gewährleistung einer leistungsfähigen, direkten und höher getakteten Zugverbindung auf der Strecke Linz – Graz gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 bis 4:

- *Ist in den kommenden Jahren geplant, eine höhere Frequenz der direkten Zugverbindungen zwischen Linz und Graz einzuführen?*
- *Falls ja: ab wann soll diese eingeführt werden?*
- *Falls ja: wie viele direkte Zugverbindungen soll es täglich zwischen den beiden Städten geben?*
- *Gibt es Schritte dahingehend, echte Tagesrandzeitverbindungen zwischen Linz und Graz in beiden Richtungen zu schaffen?*

Aufgrund der geringen Nachfrage wurden die Direktverbindungen Graz – Linz mit Fahrplan 2009/10 eingestellt. Die Strecke wurde über Verbindungen mit Umstieg dennoch mit ca. 9 Kurspaaren weiterhin aufrechterhalten.

Im Fahrplan 2013/14 wurden darüber hinaus zur Verbesserung des Angebotes für die Fahrgäste wieder zwei direkte Zugspaare im Fernverkehr eingeführt.

Weiters sei angemerkt, dass es auch derzeit Tagesrandverbindungen über die inneralpine Strecke gibt (ab Linz 7:02 bzw. 18:58, ab Graz 5:45 bzw. 17:45). Diese Reisemöglichkeiten sind zwar als Umsteigeverbindung ausgestaltet, bezüglich der Reisezeit jedoch mit der Direktverbindung vergleichbar.

Etwa die Hälfte der bestehenden Verbindungen ist mit einer Fahrzeit von drei Stunden unterwegs. Auf Basis der Auslastung dieser Verbindungen ist ersichtlich, dass das bestehende Angebot ausreichend ist und im Sinne der wirtschaftlichen Verwendung von Steuergeldern eine weitere Taktverdichtung derzeit nicht abbildbar ist.

Modernisierungen mit einem Gesamtvolumen von 280 Mio. € schaffen in den nächsten Jahren die Voraussetzungen für höheres Fahrgastpotential und bei entsprechenden Fahrgastprognosen entsprechende Taktverdichtungen.

Die Zielsetzung ist eine schrittweise weitere Attraktivierung des Personen- und Güterverkehrs.

Zu Frage 5:

- *Weshalb sind im ÖBB Rahmenplan 2017 – 2022 mit Ausnahme des partiellen zweigleisigen Ausbaus zwischen Linz und Selzthal keinerlei Mittel zur dringend nötigen Modernisierung der Bahnverbindung Linz – Graz vorgesehen?*

Die im Rahmenplan aufgenommenen Modernisierungen umfassen jene Maßnahmen, die zur Bereitstellung der erforderlichen Kapazitäten und Fahrplanqualitäten notwendig sind. Darüber hinaus sind zwischen 2017 und 2022 auch umfangreiche Reinvestitionen (z.B. Generalsanierung Bosrucktunnel) zur Modernisierung und zur kundenfreundlichen Ausgestaltung einiger Bahnhöfe vorgesehen. Im Rahmenplan sind diese nicht ersichtlich, da sie in Sammelpositionen zusammengefasst sind.

Zu Frage 6:

- *Ist eine umfassende Modernisierung der Bahnstrecke Linz – Graz hin zu einer Hochleistungsstrecke seitens BMVIT und ÖBB geplant?*

Das aktuelle Ausbau- und Modernisierungsprogramm für die Strecke Linz – Selzthal ist im vom Ministerrat beschlossenen Zielnetz 2025+ und dem aktuellen Rahmenplan festgelegt. Darin ist im Wesentlichen die Modernisierung von Bahnhöfen, der Ausbau von Park und Ride Anlagen, verbesserter Lärmschutz und die Sanierung des Bosrucktunnel vorgesehen. Langfristig ist ein selektiver zweigleisiger Ausbau der Strecke mit Linienverbesserungen und die Errichtung eines neuen Bosrucktunnels in Planung.

Zu Frage 7:

- *Falls ja: ab wann soll diese beginnen?*

Um die derzeit erforderlichen Kapazitäten und Fahrplanqualitäten weiterhin sicher zu stellen, sind zwischen 2017 und 2022 umfangreiche Reinvestitionen zur Modernisierung und zur kundenfreundlichen Ausgestaltung einiger Bahnhöfe und zur Sanierung des Bosrucktunnels vorgesehen. Die Umsetzung dazu hat bereits begonnen.

Zu Frage 8:

- *Falls ja: wann soll diese Modernisierung abgeschlossen sein?*

Die Modernisierung erfolgt schrittweise und die Fertigstellung der Einzelvorhaben ist daher sehr unterschiedlich und laufend. Bereits 2017 werden erste Maßnahmen fertiggestellt. Der Endausbau inklusive Neubau des Bosrucktunnels und des selektiven zweigleisigen Ausbaus wird (aufgrund der notwendigen Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsphasen) 2050 abgeschlossen sein. Dieser Zeitplan entspricht auch den Verkehrs- und Fahrgastprognosen, die Voraussetzung für entsprechende Projektverwirklichungen sind.

Zu Frage 9:

- *Falls ja: welche Kosten sind dafür geplant?*

Die geplanten Kosten zur Modernisierung der Strecke sehen im aktuellen Rahmenplan bis 2024 rund 280 Mio. € vor. Die weiteren im Zielnetz 2025+ vorgesehenen Schritte sind in den darauffolgenden Rahmenplanperioden abzubilden.

Zu Frage 10:

- *Falls ja: wie lange soll die Fahrtzeit nach dem geplanten Vollausbau in etwa betragen?*

Der Integrierte Taktfahrplan des Zielnetzes 2025+ sieht eine Kantenfahrzeit zwischen Linz und Selzthal für IC-Verbindungen von 75 Minuten vor. Die Sanierung des Bosrucktunnels und anderer Reinvestitionsmaßnahmen ermöglicht bereits erste Geschwindigkeitserhöhungen.

Zu Frage 11:

- *Welche Schritte wurden bisher unternommen, um eine Aufnahme der Pyhrn-Schober-Achse in das TEN-T Netz zu erreichen und somit Förderungen von der EU für Ausbauschritte zu erhalten, und welche Schritte sind gegebenenfalls in Zukunft in diese Richtung geplant?*

Die Gespräche zur Aufnahme in das TEN – T Netz wurden bereits aufgenommen.

Zu Frage 12:

- *Wann sind die im Rahmen des „Zielnetz 2025+“ vorgesehenen Abflachungen der Steigungen der Pyhrnbahn, insbesondere jene durch den Bosrucktunnel, avisiert, welche wiederum Voraussetzung für die Nominierung als TEN-T Korridor sind?*

Die Sanierung des bestehenden Bosrucktunnels wird bereits eine entsprechende höhere Geschwindigkeit ermöglichen. Aufgrund der Vorlaufzeiten für Planung, Einreichung und Umsetzung ist die Neuerrichtung des Bosrucktunnels bis 2040 vorgesehen.

Zu Frage 13:

- *Ist geplant auf der Strecke Linz - Graz veraltete Garnituren durch moderne zu ersetzen, und falls ja, ab wann und in welchem Ausmaß?*

Die auf der Strecke Linz – Graz eingesetzten Fahrzeuge entsprechen dem österreichischen InterCity-Standard. Sie sind klimatisiert und erreichen eine Geschwindigkeit von 200 km/h. Seit dem vergangenen Fahrplanwechsel im Dezember 2016 werden Großraumwagen eingesetzt.

Der Einsatz eines anderen Wagenmaterials kann mit den betroffenen Bundesländern Oberösterreich und Kärnten in den neu abzuschließenden Verkehrsdienstverträgen bzw. durch Landeszusatzbestellungen geregelt werden.

Zu Frage 14:

- *Für welchen Zeitpunkt ist die durchgängig störungsfreie Bereitstellung von leistungsstarkem W-LAN auf dieser Strecke vorgesehen?*

Voraussetzung für ein leistungsstarkes, störungsfreies WLAN ist ein gut ausgebautes Mobilfunknetz. Über ein laufendes Projekt der ÖBB mit den Mobilfunkanbietern soll dies gewährleistet werden. In Abhängigkeit zu den Fahrgastzahlen wird das WLAN Angebot schrittweise österreichweit ausgebaut. Voraussetzung ist aber ein entsprechendes Mobilfunknetz der Mobilfunkanbieter.

Mag. Jörg Leichtfried

