



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-10.000/0036-I/PR3/2015
DVR:0000175

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

Wien, am 07. September 2015

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Ottenschläger, Kolleginnen und Kollegen haben am 7. Juli 2015 unter der **Nr. 5812/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend die Bahnstrecke Pyhrn-Schober-Achse gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie ist der aktuelle Baufortschritt beim Ausbau der Pyhrn-Schober-Achse im Teilabschnitt Linz-Selzthal?*

Der Umbau des Bahnhofs Spital am Pyhrn wurde im Jahr 2013 durchgeführt, die Inbetriebnahme erfolgte im Dezember 2013. Zurzeit wird das Folgeprojekt Umbau Bahnhof Linzerhaus umgesetzt. Der Baufortschritt entspricht dem vorgegebenen Bauzeitplan. Die Inbetriebnahme dieses Projektes ist für Oktober 2015 vorgesehen. Im Jahr 2016 werden Restarbeiten und die Rekultivierung des Projektbereiches durchgeführt.

Zu den Fragen 2 und 3:

- *Können alle Modernisierungen und Umbauten an Strecke sowie Bahnhöfen wie geplant im Jahr 2016 in Betrieb gehen?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Ja, die Projekte liegen im vorgegebenen Zeitplan. Der selektive 2-gleisige Ausbau der Pyhrnbahn von Kremsmünster bis Kirchdorf an der Krems ist bereits abgeschlossen. Diese Maßnahmen betreffen den Bereich Krift, den Bereich Ried-Diepersdorf – Wartberg an der Krems, den Umbau des Bahnhofs Wartberg an der Krems, den Abschnitt Wartberg bis Nußbach mit der Haltestelle Nußbach, den Bereich Sautern sowie die Umfahrung Schlierbach mit der Haltestelle Schlierbach. Ebenso wurde der oben erwähnte Bahnhof Spital am Pyhrn im Jahr 2013 fertiggestellt. Die Inbetriebnahme des Projektes Bahnhof Linzerhaus erfolgt im Oktober des heurigen Jahres.

Zu den Fragen 4 und 5:

- *Sind die Gesamtkosten höher als die im Rahmenplan veranschlagten 32 Millionen Euro?*
- *Wenn ja, wodurch wurden diese Mehrkosten verursacht?*

Nein, die Gesamtkosten sind nicht höher als im Rahmenplan veranschlagt.

Zu den Fragen 6 bis 9:

- *Wie ist der aktuelle Planungsstand des Bosrucktunnel-Neubaus?*
- *Wie beurteilt das BMVIT den aktuellen Stand der Finanzierungen zum Neubau des Bosrucktunnels?*
- *Kann das avisierte Planungsende im Jahr 2019 eingehalten werden?*
- *Wenn nein, welche Gründe gibt es für eine Verzögerung?*

Im Jahr 2013 wurden im Zuge von Sanierungsarbeiten im Bosrucktunnel größere Beeinträchtigungen festgestellt als ursprünglich erwartet. Die Nutzung des Tunnels bis zum ursprünglich geplanten bzw. technisch realisierbaren Fertigstellungstermin des Neubaus wäre unter diesen Umständen nicht möglich gewesen. In den Jahren 2015 und 2016 müssen dringend erforderliche Instandsetzungsarbeiten am Bestandstunnel durchgeführt werden.

Der Planungsbeginn für den Neubau ist für das Jahr 2020 vorgesehen, die notwendige Finanzierung für die Planungen ist bereits im derzeit gültigen Rahmenplan sicher gestellt. Eine

Aufnahme der Baumaßnahmen in den Rahmenplan ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht notwendig.

Zu den Fragen 10 und 11:

- *Ist das für Planungskosten kalkulierte Budget in der Höhe von 32,1 Millionen Euro ausreichend?*
- *Wenn nein, wodurch ist mit erhöhten Kosten zu rechnen?*

Aus heutiger Sicht sind die budgetierten Planungskosten (aktuelle Preisbasis) ausreichend.

Zu Frage 12:

- *Wann kann mit einem Baustart gerechnet werden?*

Ein realistischer Baustarttermin kann erst nach Aufnahme des Bauprojektes in den Rahmenplan angegeben werden.

Zu den Fragen 13 und 14:

- *Gibt es Pläne für weitere Ausbau- oder Modernisierungsmaßnahmen entlang der Pyhrn-Schober-Achse abgesehen vom geplanten Bosrucktunnel-Neubau und den Maßnahmen im Abschnitt Linz-Selzthal?*
- *Wenn ja, kann mit einem Beginn der zugehörigen Planungen noch in dieser Legislaturperiode gerechnet werden?*

Ja, es sind z.B. Modernisierungsmaßnahmen an den Bahnhöfen Klaus und Steyrling noch in dieser Legislaturperiode geplant.

Zu den Fragen 15 und 16:

- *Wie gestaltet sich der Ablauf der Zurverfügungstellung von Vorspann- und Schiebelokomotiven auf der Pyhrn-Schober-Strecke?*
- *Wo sieht das BMVIT in diesem Bereich Potential für zukünftige Optimierungen und Kosteneinsparungen?*

Um die Attraktivität der Pyhrnstrecke für den Güterverkehr zu erhöhen, bietet die ÖBB-Infrastruktur AG seit 1. Juli 2015 Traktionsdienstleistungen für Vorspann- und/oder Nachschiebetätigkeiten im Streckenabschnitt Selzthal – Spital/Pyhrn in Süd-Nord-Richtung an.

Diese Leistung wird als Zusatzleistung zum Mindestzugangspaket in den Produktkatalog aufgenommen, wobei die ÖBB-Infrastruktur AG die Vorspann- und/oder Nachschiebetätigkeiten nicht selbst erbringt, sondern jenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die diese Traktionsleistung benötigen, als Vermittlerin anbietet und einen attraktiven Pauschalpreis in Höhe von € 330,-- pro Leistungseinheit verrechnet. Die Ergänzung des Produktkataloges um attraktive Vorspann- und Nachschiebeleistungen auf der Pyhrnstrecke ist auch eine wesentliche Zielsetzung des bmvit und wurde maßgeblich vom bmvit mitangeregt.

Mit dem Angebot wurde unter anderem einem Anliegen der Logistikbranche Rechnung getragen und den Wünschen der steirischen Wirtschaft entsprochen. Besonders erfreulich ist, dass durch die Ergänzung des Produktkataloges 2015 um Vorspann-/ Nachschiebeleistungen die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene auf der Pyhrnstrecke verbessert wurde, wodurch der Wirtschaftsstandort Steiermark entscheidend gestärkt werden konnte. Zu diesem Ablauf wird derzeit kein Optimierungsbedarf gesehen.

Zu Frage 17:

- *Warum gab es in der Vergangenheit keine Bestrebungen, die Pyhrn-Schober-Achse in das TEN-Kernnetz aufzunehmen?*

Es gab bereits in der Vergangenheit Bestrebungen, die Pyhrn-Schober-Achse in das TEN-T Kernnetz aufzunehmen. Diese waren in den Kontext eingebettet, den „pan-europäischen Korridor X“ (Achse Mitteleuropa – Westbalkan - Griechenland) als Kernnetzkorridor einzurichten.

Auf österreichischem Gebiet wäre sowohl die Tauern- als auch die Pyhrn-Schober-Achse Bestandteil dieses Korridors, welche aufgrund ihrer Streckenparameter unterschiedliche Funktionalitäten abbilden. Die Tauernstrecke würde im Rahmen des Korridors eher dem hochrangigen Personenverkehr und die Pyhrnroute vorrangig dem Güterverkehr dienen.

Aufgrund der Nichtmitgliedschaft Serbiens in der Europäischen Union stellt der pan-europäische Korridor X in der gesamten Länge noch keine inner-europäische Verkehrsachse dar. Weiters besteht bezüglich einzelner Verbindungen noch Abstimmungsbedarf zwischen Mitgliedstaaten der EU und die Herstellung des Kernnetz-Standards wäre bis 2030 nicht realistisch möglich gewesen, weshalb auch schließlich die Aufnahme der beiden Routen durch Österreich in das TEN-T Kernnetz nicht durchgesetzt werden konnte.

Zu Frage 18:

- *Wann findet die nächste Revision der Ausbaupläne der TEN-Korridore statt?*

Gemäß TEN-T Verordnung (VO 1315/2013) ist eine Überprüfung der Umsetzung des Kernnetzes durch die Kommission bis 2023 vorgesehen. Zusätzlich zu dieser Überprüfung bewertet die Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten, ob neue Abschnitte in das Kernnetz aufgenommen werden sollten.

Zu den Fragen 19 bis 25:


- *Gibt es Bestrebungen seitens des BMVIT für eine Aufnahme des Pyhrn-Schober-Korridors in das Kernnetz der TEN?*
- *Falls nein, warum nicht?*
- *Falls ja, wie ist der aktuelle Stand der Vorbereitungen der Bahnstrecke in das Kernnetz?*
- *Kann mit einem Abschluss der Planungen in dieser Legislaturperiode gerechnet werden?*
- *Gibt es ein gemeinsames Vorgehen mit den involvierten EU-Nachbarländern?*
- *Falls nein, warum nicht?*
- *Inwiefern kann das gemeinsame Vorgehen weiter optimiert werden?*

Das bmvit wird sich auch weiterhin für eine Aufnahme der Pyhrn-Schober-Achse gemeinsam mit der Tauernachse in das Kernnetz der TEN einsetzen.

Derzeit finden Vorbereitungen zur Gründung eines EU-Schienengüterverkehrs-Korridors gemäß Verordnung (EU) 913/2010 statt. Dieser soll unter der Bezeichnung „Alpen-Westbalkan“ auf der Strecke des pan-europäischen Korridors X – und damit über die Tauern- und Pyhrnrouten – verlaufen. Eine diesbezügliche politische Absichtserklärung der beteiligten Staaten ist für dieses

Jahr geplant. Die Einrichtung dieses Güterverkehr-Korridors wäre ein erster Schritt zur internationalen Verankerung der Achse.

Alois Stöger

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
	Datum	2015-09-07T16:07:00+02:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	h07/rYiRzvoYNYL9NjqXcTZFkt1IAXbz0F5KSWOFD2r08usevFSh1Zoq7agK+qC1t oZLntdFTtSA0Ki7c7V9/GypiCZLFdfDSX+WAhzbQkb3VPfj2ITPkPamzTJGzxX/pU qF/luuZ+puXQx/P4T7Fc60ShZ6wx0m+GTQAqFXrJr9v6XVfH9GHTQIWTRZnXpaTIT 61OGaUen+8XdA9+9Ljj+VKAuNAm51gErsyApULEQoAGrc+Byg6l3jv0PHylvp4mcl Si2zrX50d9VBgKZv1hnqwKVVQhfJhdi0zE/DRNAzSyqEAQ4/KejK4SRy/7OjLoFGf p/xy8OwEhz9BZRfog==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	