

Anfrage

**der Abgeordneten Andreas Ottenschläger, Peter Haubner,
Kolleginnen und Kollegen**

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend die Bahnstrecke Pyhrn-Schober-Achse

Die Bahnstrecke entlang der Pyhrn-Schober-Achse verbindet als wichtiger Nord-Süd Korridor Deutschland sowie die Tschechische Republik über die Pyhrnbahn und den Schoberpass mit Graz und in weiterer Folge mit Slowenien. Weiters bildet die Pyhrn-Schober-Achse Oberösterreichs Verbindung in die Steiermark und damit zum starken Wirtschaftsraum Graz und in weiterer Folge mit dem bedeutenden Mittelmeerhafen Koper, welcher einen wesentlich schnelleren Exportweg in die Wachstums und Zukunftsmärkte am Mittelmeer und im Nahen Osten darstellt als der Weg über die Nordseehäfen.

Im Rahmenplan der ÖBB Infrastruktur AG ist vorerst nur ein selektiv zweigleisiger Streckenausbau im Abschnitt zwischen Linz und Selzthal vorgesehen, um den erhöhten regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr bewältigen zu können. Die Ausbaumaßnahmen auf der rund 100 km langen Strecke betreffen bisher vor allem den Personenverkehr. Derzeit gibt es für die Fortsetzung der Summerrauerbahn Richtung Süden, also für die Pyhrn–Schober–Achse keine weiteren Vorhaben. Derzeit sind nur Planungen für den Neubau des Bosrucktunnel, mit voraussichtlichem Planungsende im Jahr 2019 und noch offenem Baubeginn vorgesehen.

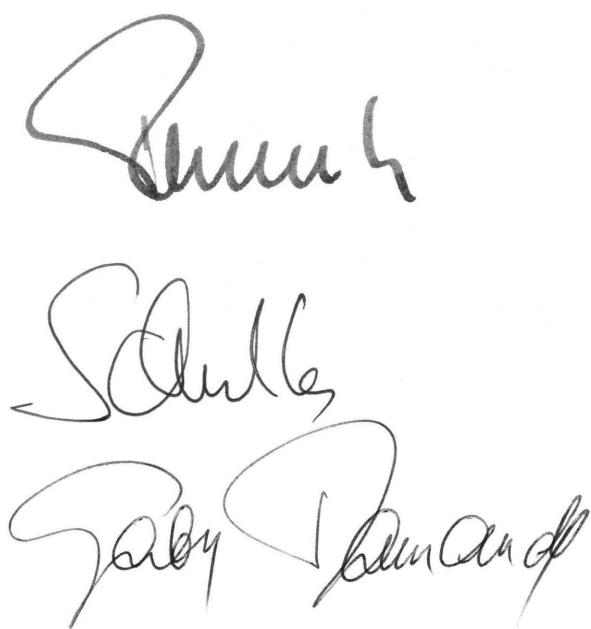
Der derzeitige Güterverkehr auf obiger Bahnstrecke ist durch infrastrukturelle Einschränkungen gegenüber dem LKW-Transport vor allem im Hinblick auf die benötigte Fahrzeit massiv benachteiligt. Zusätzliche Kosten stellen zudem die benötigten Loks dar, die aufgrund der steilen, teilweise eingleisigen Strecke vorgespannt werden müssen. Eine durchgehende Zweigleisigkeit würde ermöglichen, dass Güterzüge weitgehend ohne Ausweich-Zwischenhalte die Strecke durchfahren könnten und nicht - bedingt durch die Eingleisigkeit - häufig anhalten und neuerlich mit immensen Energieverbrauch anfahren müssen.

Über die Pyhrn-Schober-Achse läuft ein Großteil des steirischen Industrieexports, aber auch weiter südlich gelegene Länder wie Slowenien oder Kroatien würden Wettbewerbsvorteile durch einen Streckenausbau erzielen, weshalb versucht werden sollte, die Bahnstrecke in das Kernnetz des TEN-Programmes der EU aufzunehmen, was die Finanzierung der benötigten Maßnahmen erleichtern würde. Im Rahmen der nächsten Revision der Ausbaupläne der TEN-Korridore wäre eine Aufnahme der Pyhrn-Schober-Achse in das Kernnetz möglich, deshalb stellen die unterfertigten Abgeordneten folgende

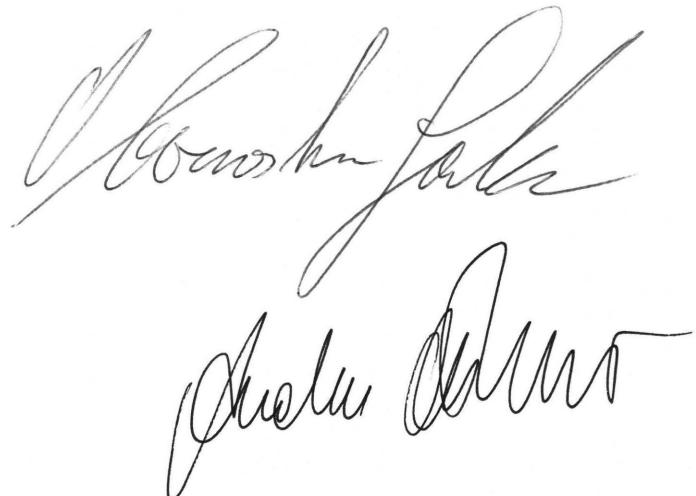
Anfrage:

1. Wie ist der aktuelle Baufortschritt beim Ausbau der Pyhrn-Schober-Achse im Teilabschnitt Linz-Selzthal?
2. Können alle Modernisierungen und Umbauten an Strecke sowie Bahnhöfen wie geplant im Jahr 2016 in Betrieb gehen?
3. Wenn nein, warum nicht?
4. Sind die Gesamtkosten höher als die im Rahmenplan veranschlagten 32 Millionen Euro?
5. Wenn ja, wodurch wurden diese Mehrkosten verursacht?
6. Wie ist der aktuelle Planungsstand des Bosrucktunnel-Neubaus?
7. Wie beurteilt das BMVIT den aktuellen Stand der Finanzierungen zum Neubau des Bosrucktunnels?
8. Kann das avisierte Planungsende im Jahr 2019 eingehalten werden?
9. Wenn nein, welche Gründe gibt es für eine Verzögerung?
10. Ist das für Planungskosten kalkulierte Budget in der Höhe von 32,1 Millionen Euro ausreichend?
11. Wenn nein, wodurch ist mit erhöhten Kosten zu rechnen?
12. Wann kann mit einem Baustart gerechnet werden?
13. 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?
14. Wenn ja, kann mit einem Beginn der zugehörigen Planungen noch in dieser Legislaturperiode gerechnet werden?
15. Wie gestaltet sich der Ablauf der Zurverfügungstellung von Vorspann- und Schiebelokomotiven auf der Pyhrn-Schober-Strecke?

16. Wo sieht das BMVIT in diesem Bereich Potential für zukünftige Optimierungen und Kosteneinsparungen?
17. Warum gab es in der Vergangenheit keine Bestrebungen, die Pyhrn-Schober-Achse in das TEN-Kernnetz aufzunehmen?
18. Wann findet die nächste Revision der Ausbaupläne der TEN-Korridore statt?
19. Gibt es Bestrebungen seitens des BMVIT für eine Aufnahme des Pyhrn-Schober-Korridors in das Kernnetz der TEN?
20. Falls nein, warum nicht?
21. Falls ja, wie ist der aktuelle Stand der Vorbereitungen der Bahnstrecke in das Kernnetz?
22. Kann mit einem Abschluss der Planungen in dieser Legislaturperiode gerechnet werden?
23. Gibt es ein gemeinsames Vorgehen mit den involvierten EU-Nachbarländern?
24. Falls nein, warum nicht?
25. Inwiefern kann das gemeinsame Vorgehen weiter optimiert werden?



Handwritten signature of Bernhard Schmitz, which appears to read "Schmitz" followed by "Tobias Schmitz".



Handwritten signatures of Johann Lederer and Peter Amann. Johann Lederer's signature is above Peter Amann's.