

11837/AB**vom 08.11.2022 zu 12189/J (XXVII. GP)****bmk.gv.at**

= Bundesministerium
 Klimaschutz, Umwelt,
 Energie, Mobilität,
 Innovation und Technologie

Leonore Gewessler, BA
 Bundesministerin

An den
 Präsident des Nationalrates
 Mag. Wolfgang Sobotka
 Parlament
 1017 W i e n

leonore.gewessler@bmk.gv.at
 +43 1 711 62-658000
 Radetzkystraße 2, 1030 Wien
 Österreich

Geschäftszahl: 2022-0.674.189

. November 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat MMag.^a Werner, Bakk., Kolleginnen und Kollegen haben am 20. September 2022 unter der **Nr. 12189/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend ÖBB-Strecke Ennstal und Verbindung Koper-Linz-Berlin-Hamburg gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Dem Bund und der ÖBB-Infrastruktur AG ist die Bedeutung des Hafens Koper für den Wirtschaftsstandort Österreich bewusst. Dieser steht in seiner Bedeutung für Österreich deutlich über den Häfen in Hamburg, Antwerpen, Rotterdam oder den Bremischen Häfen. Die mittel-europäischen Binnenländer, also auch Österreich, sind per Bahn durch den Rail Freight Corridor (RFC) 5 und Rail Freight Corridor (RFC) 10 angebunden. Die Engpässe dieser Anbindungen befinden sich einerseits im Netz der slowenischen Eisenbahnen, andererseits im österreichischen Netz beim Bahnhof Spielfeld/Straß und den eingleisigen Abschnitten zwischen Wendorf und der Staatsgrenze. Genau zu diesen Engstellen im österreichischen Netz laufen bereits Vorplanungen, welche auch mit dem Ausbauprogramm auf slowenischer Seite abgestimmt werden. Für den Hafen Koper sind in Österreich folgende Terminalanlagen relevant:

- Südlich der Alpen: Cargo Center Graz und Villach-Fürnitz
- Nördlich der Alpen: Enns/Linz/Wels und Wien Süd

Die Anbindung dieser Terminals erfolgt im Regelbetrieb nicht durch das Ennstal, sondern über die Südbahn bzw. die Pyhrn-Schober Achse. Daher spielt das Ennstal für die Anbindung des Hafens Koper eine untergeordnete Rolle.

Zu den Fragen 1 bis 3:

- Wie viele Güterzüge sind im Jahr 2021 entlang Ennstalstrecke in Oberösterreich und der Steiermark gefahren?

- a. Wieviele im ersten Halbjahr 2022?
- Wie sah die Auslastung der Ennstalstrecke im Bereich Personenverkehr 2021 und im ersten Halbjahr 2022 aus (Angaben für Oberösterreich und die Steiermark)?
- Gibt es Schätzungen und Prognosen wie sich die Auslastung im Bereich Güterverkehr in den kommenden Jahren entwickeln wird?
- falls ja, auf welcher Basis wurden diese erstellt und wie sehen diese aus?
 - falls nein, warum wurde darauf verzichtet?

Die Ennstalstrecke spielt im Abschnitt St. Valentin – Selzthal eine wesentliche Rolle für Güterverkehre, die den RFC 10 abschnittsweise in Fahrtrichtung Norden nutzen. Daher beziehen sich die Auswertungen für die Fragen 1, 2 und 3 auf diesen Abschnitt des Ennstals.

Bezüglich der Auslastung der Strecken liegen Informationen der ÖBB-Infrastruktur AG vor. Diese Zahlen repräsentieren das reale Verkehrsaufkommen in einem Jahr und beinhalten die durchschnittliche Anzahl von Zügen an einem durchschnittlich belasteten Werktag. Grundlage ist die Jahresauswertung der tatsächlich gefahrenen Züge.

Für das Jahr 2021 ergab die Auswertung der Güterzüge für den Streckenabschnitt Hieflau – Selzthal, der einen repräsentativen Querschnitt für den Güterverkehr auf der Strecke St. Valentin – Selzthal bildet, ca. 30 Züge je durchschnittlich belastetem Werktag. Eine Auswertung für das erste Halbjahr 2022 liegt noch nicht vor.

Für das Jahr 2021 ergab die Auswertung der Personenzüge für den Streckenabschnitt St. Valentin – Steyr, der einen repräsentativen Querschnitt für den Personenverkehr auf der Strecke St. Valentin – Selzthal bildet, ca. 52 Züge je durchschnittlich belastetem Werktag. Im Abschnitt Weißenbach-St. Gallen – Selzthal verkehren im Personenverkehr nur einzelne Züge an Wochenenden. Auch hier liegt eine Auswertung für das erste Halbjahr 2022 noch nicht vor.

Als Einschätzung für die Entwicklung in den kommenden Jahren kann das Betriebsprogramm, das auf der „Verkehrsprognose Österreich (VPÖ) 2025+“ basiert, herangezogen werden. Diese Entwicklung basiert auf der Annahme der Umsetzung des Zielnetzes 2025+, das unter anderem den langfristigen Ausbau der Pyhrnachse im Abschnitt Linz – Selzthal mit selektiv zweigleisigen Ausbauten und einem Neubau des Bosrucktunnels vorsieht. Diese Planungen haben das Ziel, u.a. durch Kapazitätssteigerungen und Fahrzeitverkürzungen, die Strecke für den Personenverkehr zu attraktiveren und die Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs auf dem RFC 10 zu steigern. Dementsprechend wird eine teilweise Verlagerung der bestehenden Güterverkehre von der Strecke St. Valentin – Selzthal in Richtung der Pyhrnachse prognostiziert.

Daraus ergibt sich für den Streckenabschnitt Hieflau – Selzthal, der einen repräsentativen Querschnitt für den Güterverkehr auf der Strecke St. Valentin – Selzthal bildet, eine Prognose von ca. 20 Zügen je durchschnittlich belastetem Werktag. Im Zuge der Erstellung des Zielnetzes 2040 werden die bisherigen Planungen des Zielnetzes 2025+ für die Pyhrnachse evaluiert. Die grundsätzlichen Zielsetzungen zur Attraktivierung des Personenverkehrs und Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Güterverkehrs sind jedenfalls unverändert.

Zu Frage 4:

- Welche Kosten würde ein zweispuriger Ausbau der Ennstalstrecke verursachen (ideal-erweise aufgelistet nach Teilstrecken)?

Im Zielnetz 2025+ sind keine zweigleisigen Ausbauten auf der Ennstalstrecke vorgesehen. Der Schwerpunkt zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene im Güterverkehr liegt in dieser Region auf dem langfristigen Ausbau der Pyhrnachse (wie in den Fragen 1 bis 3 ausgeführt). Daher liegen bezüglich eines zweigleisigen Ausbaus der Ennstalstrecke keine aktuellen Studien oder Kostenschätzungen vor.

Zu Frage 5:

- Gibt es eine Kosteneinschätzung für eine schnellere Verbindung von Linz nach Steyr und vice versa?

Die Verbindung zwischen Linz und Steyr wurde einerseits mittels zusätzlicher Direktverbindungen im Nahverkehr in den letzten Jahren attraktiviert und andererseits gibt es attraktive Umsteigeverbindungen im Taktknoten St. Valentin. Zusätzlich zur Direktverbindung (S1) gibt es im Ein- bzw. Zwei-Stundentakt eine Verbindung mit einem REX, die in St. Valentin einen Umstieg in den RJ Richtung Linz/Salzburg ermöglicht. Damit ist eine rasche (rascher als die S1) Verbindung nach Linz gegeben. Ebenso wird in St. Valentin ein Umstieg auf den RJ Richtung Wien gewährleistet.

Nach Umsetzung des viergleisigen Ausbaus im Bereich Linz Hauptbahnhof Ost – Linz Kleinmünchen kann der Nahverkehr zwischen Linz und St. Valentin weiter verdichtet werden, was auch zusätzliche Direkt- und Umsteigeverbindungen von bzw. nach Steyr ermöglichen wird. Im Zielnetz 2025+ sind im Abschnitt St. Valentin – Steyr keine zusätzlichen Aus- oder Neubau-ten vorgesehen. Daher liegen diesbezüglich keine aktuellen Studien oder Kostenschätzungen vor.

Zu Frage 6:

- Wurde eine Alternativprüfung der Schiene zur Straßenverbindung Koper-Linz-Berlin-Hamburg (konkret zu den in Planung befindlichen Teilstrecken Westspange, Südspange um Steyr sowie Ausbau der S10 im Mühlviertel) durchgeführt?
- Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
 - Wenn nein, warum nicht?

Die Westspange und Südspange Steyr sind Landesstraßen und fallen daher nicht in Bundeskompetenz. Zum Zeitpunkt der Aufnahme des Straßenzuges der S10 ins Verzeichnis des Bundesstraßengesetzes war eine verpflichtende strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V) gesetzlich nicht vorgesehen. Deshalb wurde keine übergeordnete Alternativenprüfung mit der Schiene durchgeführt.

Leonore Gewessler, BA

