

**Leonore Gewessler, BA**  
Bundesministerin

An den  
Präsident des Nationalrates  
Mag. Wolfgang Sobotka  
Parlament  
1017 Wien

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

Geschäftszahl: 2021-0.293.477

21. Juni 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Lindner, Genossinnen und Genossen haben am 21. April 2021 unter der **Nr. 6361/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend notwendige Investitionen in die Bahnverbindungen im Bezirk Liezen gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2:

- *Welche generellen Schritte zur Aufwertung der Pyhrn-Schoberachse sind aus verkehrspolitischer Sicht im Laufe der Legislaturperiode geplant?*
- *Welche finanziellen Mittel werden seitens des Bundes zwischen 2021 und 2026 dafür zur Verfügung gestellt? Bitte um detaillierte Auflistung.*

Die Pyhrn-Schober-Achse stellt für das BMK zweifellos eine wichtige innerösterreichische Verkehrsachse mit internationaler Relevanz dar und ist insbesondere von Bedeutung zur Verbindung der Wirtschaftsräume Steiermark und Oberösterreich.

Im aktuell gültigen Rahmenplan 2021-2026 sind insgesamt rund € 249 Mio. (davon rund € 71 Mio. in den Jahren 2021 bis 2026) für den selektiv zweigleisigen Ausbau sowie für Bahnhofsumbauten auf der Strecke Linz – Selzthal vorgesehen. Dies beinhaltet:

- die Planungs- und teilweise Baukosten für den zweigleisigen Ausbau Hinterstoder – Pießling-Vorderstoder,
- Planungskosten für den zweigleisigen Ausbau Nettingsdorf – Rohr-Bad Hall
- sowie Kosten für die Bahnhofsumbauten Klaus und Windischgarsten.

Weiters sind im Rahmenplan € 55 Mio. (davon rund € 26 Mio. in den Jahren 2021 bis 2026) für die Sanierung des Bosrucktunnels enthalten, die zum Teil bereits in den vergangenen Jahren erfolgt ist. Zusätzlich bestehen finanzielle Vorsorgen für Planungsleistungen zum Neubau des Bosrucktunnels.

Die genaue Auflistung der in den jeweiligen Jahren vorgesehenen Investitionen ist im Rahmenplan 2021-2026 ersichtlich (siehe dazu [https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan\\_oebb.html](https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/ausbauplan/plan_oebb.html) bzw. [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:7d6fc576-565f-41da-ade7-822bca60d1d2/rahmenplan\\_oebb\\_2021-2026.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:7d6fc576-565f-41da-ade7-822bca60d1d2/rahmenplan_oebb_2021-2026.pdf) auf Seite 6 unter „Linz - Selzthal; selektiv zweigleisiger Ausbau und Bahnhofsumbauten“).

Darüber hinaus wird auch auf das Informationsangebot der ÖBB zum Ausbau Linz-Selzthal unter [Ausbau Linz–Selzthal - ÖBB-Infrastruktur AG \(oebb.at\)](https://www.oebb.at) hingewiesen.

#### Zu Frage 3:

- *Welche langfristigen Maßnahmen sehen Sie außerhalb des aktuellen ÖBB-Rahmenplans zur Aufwertung der Pyhrn-Schoberachse als notwendig an?*

Im Zielnetz 2025+, dem strategischen Ausbauplan für das ÖBB-Netz, ist der selektiv zweigleisige Ausbau der Pyhrnbahn vorgesehen. Dies betrifft folgende Maßnahmen:

- Zweigleisiger Ausbau Nettingsdorf und Rohr-Bad Hall (Planungsprojekt im Rahmenplan, siehe oben).
- Zweigleisiger Ausbau Kirchdorf – Micheldorf Süd.
- Zweigleisiger Ausbau Hinterstoder – Pießling-Vorderstoder (bereits im Rahmenplan 2021-2026 enthalten, siehe oben).
- Neubau des Bosrucktunnels (Vorsorgen für Planungsleistungen im Rahmenplan 2021-2026 enthalten).

#### Zu den Fragen 4 und 8:

- *Welche langfristigen Maßnahmen sehen Sie außerhalb des aktuellen ÖBB-Rahmenplans zum Ausbau anderer Zugverbindungen im Bezirk Liezen als notwendig an?*
- *Welche konkreten Maßnahmen sind in der Zielsetzung des ÖBB-Rahmenplans 2021-2026 „Attraktivierung Ennstal Bischofshofen – Stainach-Irdning“ vorgesehen? Bitte um detaillierte Auflistung.*

Mit dem Rahmenplan 2021-2026 wurden Investitionen in die Bahnstrecke Bischofshofen - Stainach-Irdning („Attraktivierung Ennstal“) in Höhe von insgesamt € 124 Mio. (davon € 73 Mio. in den Jahren 2021 bis 2026) sichergestellt. Mit dem Projekt werden die übergeordneten Ziele des Zielnetz 2025+ unterstützt – insbesondere das Ziel der schrittweisen Einführung des integrierten Taktfahrplanes mit Fertigstellung der Koralmbahn und des Semmering-Basistunnels, der bessere und kürzere Anschlüsse gewährleisten soll.

Auf Basis einer umfangreichen Studie der ÖBB-Infrastruktur AG wurden die Maßnahmen für das Enns- und Fritzbachtal definiert. Konkret werden Bahnhöfe und Haltestellen attraktiviert (z.B. Hüttau Ort, Eben im Pongau, Altenmarkt im Pongau, Radstadt, Haus im Ennstal), und in Schladming wird eine neue Haltestelle errichtet. Durch umfangreiche Investitionen in die Gleisinfrastruktur werden abschnittsweise Geschwindigkeitsanhebungen erreicht, außerdem wird die Verkehrssicherheit durch Auflösungen von Eisenbahnkreuzungen erhöht.

Die geplanten Infrastrukturausbauten stellen die Grundlage dafür dar, dass das Fahrplanangebot auf der Strecke durch den Bund und die Länder deutlich verbessert werden kann. Konkret ist – im Zuge der Neuordnung der Verkehre nach Inbetriebnahme der Koralmbahn voraussichtlich im Dezember 2025 – geplant, dass der Regionalverkehr auf der Linie St. Michael -

Selzthal - Schladming ab/bis Bruck an der Mur verlängert und insbesondere in den Hauptverkehrszeiten unter der Woche auf einen Stundentakt verdichtet wird. Dieser wird alle zwei Stunden über Schladming hinaus bis Bischofshofen durchgebunden, wo Anschlüsse zu den Fernverkehrszügen der Tauernachse bestehen. In Selzthal können Anschlüsse Richtung Linz erreicht werden. Darüber hinaus wird es im Ennstal – ähnlich wie heute – einen Zweistundentakt im Fernverkehr („Interregio“) Graz – Bischofshofen – Wörgl geben, der in Kombination mit dem Nahverkehr eine stündliche Erreichbarkeit des Ennstals aus Salzburg ermöglicht. Darüber hinaus ist eine neue „Interregio“-Linie Linz – Graz im Zweistundentakt vorgesehen, die in Selzthal einen Anschluss an die (künftig von Stainach-Irdning nach Selzthal verlängerten) Nahverkehrszüge der Salzkammergutbahn herstellt.

Der öffentliche Verkehr im Bezirk Liezen wird somit durch den geplanten Infrastrukturausbau und die Verbesserungen im Verkehrsangebot deutlich profitieren. Ob und welche Maßnahmen langfristig und darüber hinaus sinnvoll sind, wird im Zuge der derzeit laufenden Arbeiten zum Zielnetz 2040 ermittelt.

#### Zu Frage 5:

- *Welchen Baufortschritt gibt es aktuell beim Ausbau der Zugstrecke Linz-Selzthal?*

Derzeit sind 20 der rund 100 Strecken-Kilometer bereits zweigleisig ausgebaut. Der nächste Abschnitt für den zweigleisigen Ausbau, der Abschnitt Hinterstoder – Pießling-Vorderstoder, ist aktuell bei der ÖBB-Infrastruktur AG in Planung.

#### Zu Frage 6:

- *Ab wann wird es eine vollständig zweispurige Streckenführung auf der Strecke Linz-Graz geben?*

Der derzeit in Umsetzung bzw. Vorbereitung begriffene selektiv zweigleisige Ausbau der Pyhrnbahn beruht auf umfangreichen Analysen und ist wie oben erläutert im Zielnetz 2025+ der ÖBB enthalten. Die zweigleisigen Abschnitte sind dort vorgesehen, wo konkrete Begegnung von Zügen stattfinden werden, dadurch können die kreuzenden Züge die Strecke ohne Verzögerungen durchgehend befahren. Dies bringt eine deutliche Anhebung der Kapazität, die aus heutiger Sicht mittel- bis langfristig gut ausreichen wird.

Darüber hinaus sind die derzeit errichteten Abschnitte „nach oben hin kompatibel“: Ein Schließen der eingleisigen Lücken wird künftig möglich sein, wenn langfristig ein noch höherer Kapazitätsbedarf gegeben ist.

#### Zu Frage 7:

- *Bis wann wird die Erneuerung des Bosrucktunnels abgeschlossen sein?*

Gemäß aktuell gültigem Rahmenplan 2021-2026 wird die Erneuerung des bestehenden Bosrucktunnels voraussichtlich im Jahr 2022 abgeschlossen sein. Dies betrifft insbesondere die Teilerneuerung der Tunnelinnenschale sowie die Oberleitung.

Die Inbetriebnahme des Neubaus des Bosrucktunnels wird langfristig mit Zeithorizont 2040 angestrebt.

Zu Frage 9:

- *Welche konkreten Maßnahmen sind in der Zielsetzung des ÖBB-Rahmenplans 2021-2026 „Modernisierung Salzkammergutbahn Stainach-Irdning – Attnang-Puchheim“ vorgesehen? Bitte um detaillierte Auflistung.*

Im aktuellen Rahmenplan 2021 – 2026 ist das Projekt Stainach-Irdning - Attnang-Puchheim mit einer Gesamtinvestitionssumme von rund € 173 Mio. (davon rund € 90 Mio. in den Jahren 2021-2026) enthalten.

Ziele des Projekts sind:

- die Modernisierung der Stellwerkstechnologie,
- die Umsetzung der Eisenbahnkreuzungsverordnung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der gesamten Strecke, sowie
- die Attraktivierung und Modernisierung von Bahnhöfen und Haltestellen für den Personenverkehr (konkret werden Bahnhöfe und Haltestellen attraktiviert, z.B. Kainisch, Bad Goisern, Traunkirchen Ort und Traunkirchen, etc.).

Für weitere Informationen zu den Baumaßnahmen wird auch auf die Webseite der ÖBB verwiesen: [Modernisierung Salzkammergutbahn - Unsere ÖBB \(unsereoebb.at\)](https://www.unsereoebb.at)

Zu Frage 10:

- *Welche Maßnahmen in Bezug auf die umgebende Infrastruktur (Bahnhöfe etc.) sind an der Phyrn-Schoberache im Laufe der aktuellen Legislaturperiode geplant?*

Die ÖBB arbeiten in den nächsten Jahren an Planungen für Baumaßnahmen in den Bahnhöfen Micheldorf, Kremsmünster, Hinterstoder, Klaus und Windischgarsten.

Für weitere Informationen zu den konkreten Baumaßnahmen wird auch auf die Webseite der ÖBB verwiesen: [Ausbau Linz–Selzthal - ÖBB-Infrastruktur AG \(oebb.at\)](https://www.oebb.at)

Zu Frage 11:

- *Welche Berechnungen liegen Ihnen in Hinblick auf die Verlagerung des Güterverkehrs aus der Obersteiermark nach Fertigstellung der Bauprojekte Koralm- und Semmering-basistunnel vor? Wie wird die Inbetriebnahme dieser Großprojekte die Obersteiermark beeinflussen?*

Grundsätzlich ist die Verlagerung von möglichst großen Teilen des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ein wesentliches Ziel der aktuellen Verkehrspolitik. In diesem Sinne gibt es auch für die Obersteiermark klare Bestrebungen, durch Beibehaltung, Attraktivierung und Reaktivierung von Anschlussbahnen den Anteil des Bahn-Güterverkehrs in der Region zu erhöhen. Durch die Fertigstellung der neuen Südstrecke wird auch die Obersteiermark deutlich besser an internationale Bahnachsen angeschlossen, was die Wettbewerbsfähigkeit erhöht. In diesem Zusammenhang wird die Bedeutung des Bahn-Güterverkehrs in der Obersteiermark noch gestärkt, auch wenn ein Teil des internationalen Güterverkehrs in Zukunft über Bruck/Mur, Graz und die Koralmbahn und nicht mehr über das obere Murtal geführt wird. In jedem Fall bleibt die Verbindung Bruck/Mur – Friesach – St. Veit/Glan – Klagenfurt eine sehr wichtige Güterverkehrstrasse in Ergänzung zur Koralmbahn.

Aktuell gültig ist die Verkehrsprognose 2025+, die auch die Fertigstellung der Koralmbahn und des Semmering-Basistunnels berücksichtigt, die Ergebnisse sind auf der Webseite des BMK unter

<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehrsplanung/verkehrsprognose/verkehrsprognose2025.html> abrufbar.

Zu den Fragen 12 und 13:

- *Welche konkreten Maßnahmen haben Sie bisher in Bezug auf die Aufnahme der Pyhrn-Schoberachse in die TEN-T Kernnetzplanung auf EU-Ebene gesetzt? Bitte um detaillierte Auflistung.*
- *Welche konkreten Maßnahmen planen Sie in Zukunft in Bezug auf die Aufnahme der Pyhrn-Schoberachse in die TEN-T Kernnetzplanung auf EU-Ebene zu setzen? Bitte um detaillierte Auflistung.*

Im Rahmen des derzeit laufenden Revisionsprozesses zur EU-Verordnung No. 1315/2013 („TEN-T Guidelines“) hat das BMK im Zuge von bilateralen Diskussionsrunden auf Fachebene der Europäischen Kommission bereits die Intention kommuniziert, dass unter gewissen Voraussetzungen die Tauern- und Pyhrn-Schoberachse in das TEN-T Kernnetz aufgenommen werden sollte (siehe dazu auch die offizielle öst. Position zur Revision unter <https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:a24c7ebf-f29f-4dbe-bc55-50e823b2e165/Austria-Vision-for-the-Trans-European-Transport-Network.pdf> sowie [https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:0e69d42c-5122-4174-9df7-f963ed1cc0b0/Austrian\\_Vision\\_overview.pdf](https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:0e69d42c-5122-4174-9df7-f963ed1cc0b0/Austrian_Vision_overview.pdf)).

Da der Fachaustausch zur möglichen Anpassung des Kernnetzes in Österreich noch läuft, können hier keine Ergebnisse vorweggenommen werden. Darüber hinaus ist beabsichtigt, gemeinsam mit den Anrainerstaaten des sogenannten Alpen-Westbalkan Schienengüterverkehrskorridors (Österreich, Slowenien, Kroatien, Serbien und Bulgarien, siehe auch Alpine-Western Balkan rail freight corridor ([rfc-awb.eu](http://rfc-awb.eu))) der Europäischen Kommission eine Absichtserklärung zur Aufwertung desselben zu einem Kernnetzkorridor vorzulegen. In Österreich beträfe das die Tauern- und Pyhrn-Schoberachse, die Gespräche befinden sich in einem sehr frühen Stadium.

Auch die ÖBB nutzen aktiv die Möglichkeit, in diversen Konsultationen, Stellungnahme-Prozessen und persönlichen Gesprächen auf die besondere Bedeutung der Pyhrn-Schoberachse hinzuweisen und schlagen eine Aufnahme in das TEN-T Kernnetz vor. Wie in der Beantwortung der Fragen 1 bis 3 dargestellt, wird auf Seiten der Infrastruktur ein ambitionierter Ausbauplan für die Achse verfolgt, um sie fit für einen zukünftigen Kernnetzkorridor zu machen.

Bereits bei der Einrichtung des oben erwähnten Alpen-Westbalkan Schienengüterverkehrskorridors nach VO (EU) No. 913/2010 im Jahr 2020 – in welchem die Pyhrn-Schoberachse bereits einen elementaren Bestandteil darstellt – wurde im entsprechenden Letter of Intent der Anrainerstaaten die gemeinsame Absicht zur allfällig späteren Einrichtung eines Kernnetzkorridors festgehalten. In dieser gemeinsamen Institution der Eisenbahninfrastrukturbetreiber\*innen mit Slowenien, Kroatien, Serbien und Bulgarien hat die ÖBB-Infrastruktur AG auch den Vorsitz der Generalversammlung inne. Das BMK und die ÖBB werden auch künftig sowohl in den Ausbaustrategien (z.B. Zielnetz) der Pyhrn-Schoberachse eine gesonderte Aufmerksamkeit zukommen lassen, als auch auf eine Aufwertung dieses Korridors (speziell im TEN-T Kernnetz) im Rahmen ihrer Möglichkeiten aktiv hinwirken.

Leonore Gewessler, BA



