

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: 2022-0.203.768

. Mai 2022

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. (FH) Egger, Kolleginnen und Kollegen haben am 16. März 2022 unter der **Nr. 10196/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 Planungsstand des Bosrucktunnels?*

Die Grundsatzplanungen für den Neubau des Bosrucktunnels laufen und werden gemeinsam mit meinem Ministerium und den Ländern Oberösterreich und Steiermark künftig intensiviert. Dazu wurde eine eigene Projektarbeitsgruppe eingerichtet.

Zu Frage 2:

- *Wie beurteilt das BMK den aktuellen Stand der Finanzierung zum Neubau des Bosrucktunnels?*

Die Planungsgelder sind im Rahmenplan bereits enthalten. Zur Finanzierung des Baus ist eine Aufnahme der Bauquoten in einem späteren Rahmenplan erforderlich.

Zu Frage 3:

- *Warum ist der Neubau des Bosrucktunnels nicht im ÖBB Rahmenplan 2022-2027 enthalten?*

Der bestehende Rahmenplan reicht bis 2027, bis dahin ist ein Baubeginn nicht realistisch. Darüber hinaus sind für eine Aufnahme in den Rahmenplan die Kostenermittlungen aus den Planungsprojekten notwendig.

Zu den Fragen 4 bis 7:

- *Wann kann mit einem Baustart gerechnet werden?*
- *Kann mit einer Inbetriebnahme des Bosrucktunnels vor 2040 gerechnet werden?*
- *Wenn ja, wann wird eine Fertigstellung avisiert?*
- *Wenn nein, warum nicht?*

Nach heutigem Ermessen kann man mit einem Baustart ab etwa 2030 rechnen.

Gemeinsames Ziel ist die Inbetriebnahme rund um 2040.

Zu den Fragen 8 und 9:

- *Aktuell wird der eingleisige Bosrucktunnel saniert. Wirken sich diese Sanierungsarbeiten auf den Baufortschritt aus?*
- *Wenn ja, inwiefern?*

Nein, die Sanierungsarbeiten wirken sich nicht auf den Baufortschritt aus.

Zu Frage 10:

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

Die ÖBB-Infrastruktur baut die Strecke seit den 1980er Jahren abschnittsweise zweigleisig aus und modernisiert Bahnhöfe und Haltestellen. 20 der rund 100 Kilometer der Strecke sind bereits zweigleisig ausgebaut. Zwischen Linz und Nettingsdorf und auch zwischen Wartberg an der Krems und der Abzweigung Wartberg 3 (zwischen Schlierbach und Kirchdorf) ist die Strecke zweigleisig. Der nächste Schritt ist der zweigleisige Ausbau zwischen Hinterstoder und Pießling-Vorderstoder.

Für die Betriebsausweiche „Linzerhaus“ (km 90,280 – km 91,637) wurde nach Durchführung des UVP-Verfahrens die Genehmigung am 25. Februar 2013 erteilt. Das Vorhaben wurde im Jahr 2018 in Betrieb genommen und im März 2022 die UVP-Nachkontrolle abgeschlossen.

Zu Frage 11:

- *Wie ist der aktuelle Planungsstand des zweigleisigen Ausbaus des Abschnitts zwischen Hinterstoder und Pießling-Vorderstoder?*

Für das Vorhaben wurde im Jahr 2020 ein UVP-Vorverfahren abgeführt, welches am 5. August 2020 abgeschlossen werden konnte.

Aktuell erfolgt die Planung für die Umweltverträglichkeitsprüfung und das teilkonzentrierte Genehmigungsverfahren. Die Einreichung der Planungen bei der Behörde ist im 3. Quartal 2022 vorgesehen.

Zu Frage 12:

- *Wie gestaltet sich der Ablauf der Zurverfügungstellung von Vorspann- und Schiebelokomotiven auf der Pyhrn-Schober-Strecke?*

Schiebe- bzw. Vorspannleistungen können über die SNNB (Schienennetznutzungsbedingungen) auf der Website der ÖBB-Infrastruktur AG mittels Bestellformular angefordert werden.

Zu Frage 13:

- *Wo sieht das BMK in diesem Bereich Potenzial für Optimierungen und Kosteneinsparungen, um bis zum Betrieb des neuen Bosrucktunnels gegenüber dem Güterverkehr auf der Straße wettbewerbsfähig zu werden?*

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. Die ÖBB-Infrastruktur AG erbringt die Vorspann- und/oder Nachschiebetätigkeiten nicht selbst, sondern bietet sie jenen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die diese Traktionsleistung benötigen, als Vermittlerin diskriminierungsfrei an und verrechnet einen attraktiven Pauschalpreis. Die Aufnahme der Leistung in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen erfolgte, um ein Angebot attraktiver Vorspann- und Nachschiebeleistungen auf der Pyhrnstrecke zu schaffen. Diese Angebotsattraktivierung war eine wesentliche Zielsetzung meines Ressorts und wurde maßgeblich von meinem Ministerium (damals 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 Aufnahme der 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.

Leonore Gewessler, BA

