

---

**10196/J XXVII. GP**

---

**Eingelangt am 16.03.2022**

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

## **Anfrage**

**der Abgeordneten Mag. (FH) Kurt Egger**

**Kolleginnen und Kollegen**

**an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie**

**betreffend die Bahnstrecke Pyhrn-Schober-Achse**

Das Regierungsprogramm von ÖVP und Grünen bekennt sich zu ambitionierten Klima- und Energiezielen. Um diese Ziele erreichen zu können ist es unter anderem notwendig, dass wir klimafreundliche Projekte vorantreiben und - insbesondere im Bereich Verkehr - leistungsfähige Verkehrswege schaffen, die zum einen mit den gesetzten Zielen vereinbar sind und zum anderen den Wirtschaftsstandort Österreich stärken. Die Pyhrn-Schober-Achse gilt in erster Linie als Güterstrecke, stellt zudem aber eine wichtige Querverbindung für den Personenverkehr zwischen Linz und Graz dar.

Während die Region Kapfenberg, Bruck/Mur und Leoben nach Linz bereits die größte Industrieregion bildet, ist Graz sogar der zweitgrößte Ballungsraum Österreichs. Daher ist es von großem Interesse diese beiden Regionen in Richtung Deutschland und Nordwesteuropa besser an das internationale Schienennetz anzubinden.

Obwohl es sich bei der Pyhrn-Schober-Achse um die kürzeste Verbindung zwischen Zentral- und Südosteuropa handelt, besteht das Risiko, dass die Strecke in wesentliche Transportkorridore nicht eingebunden wird. Das ist darin begründet, dass im Gegensatz zur ausgebauten A9 Pyhrnautobahn die Eisenbahnstrecke noch mit Trassen, die Regionalbahncharakter aufweisen, betrieben werden. Angesichts der zurzeit noch starken Steigung im Streckenverlauf von bis zu 21 Promille ua im Bereich des im Jahr 1906 erbauten Bosruckstunnel, müssen die Triebfahrzeuge getauscht werden. Außerdem werden Züge wegen des nur eingleisigen Ausbaus bei Gegenverkehr des Öfteren angehalten. Aufgrund der zusätzlich benötigten Fahrzeit und den zusätzlichen Kosten verlagert sich der Güterverkehr nicht wie gewünscht auf die Schiene, sondern verbleibt auf der Straße. Kurzum: die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene ist auf dieser Strecke nicht gegeben.

2019 wurden ca 17 Mio Tonnen Güter auf der Pyhrnautobahn mittels LKW transportiert. Bis 2030 wird durch die überregionale Bedeutung des Korridors eine Zunahme von Gütertransporten von Südosteuropa mit den zentralen Marktregionen der EU von bis zu 190% angenommen. Demzufolge ist davon auszugehen, dass bei gleichbleibendem

**Dieser Text ist elektronisch textinterpretiert. Abweichungen vom Original sind möglich.**

Ausbau der Pyhrn-Schober-Achse der Güterverkehr sich noch mehr auf die Straße verlagern wird.

Die Lösung dieses Problems ist der Bau des bereits zugesagten neuen, flach trassierten, zweigleisigen Bosrucktunnels sowie der durchgängige, zweigleisige Ausbau der Strecke Linz - Selzthal mit dem Ziel einer durchgängigen zweigleisigen Flachbahn, auf welcher ein schwerer Güterverkehr ohne zusätzliches Anhalten und Ausweichen möglich ist. Mittels einer Abflachung der Rampe im Zuge des Neubaus des Bosrucktunnels können Ladekapazitäten von Güterzügen um 50% und die Betriebsgeschwindigkeit auf bis zu 100 km/h erhöht werden.

Nach der Fertigstellung dieses Projekts könnte der Abschnitt Graz - Linz bestmöglich als alpenquerender Abschnitt im TEN-T-Kernnetz eingegliedert und Teil des Kernnetzkorridors sein, der Südeuropa und die Häfen der Adria mit den zentralen Regionen der EU verbindet. Dadurch würde zusätzlich die räumliche Integration innerhalb der EU vorangetrieben werden.

Da solche Infrastrukturprojekte erfahrungsgemäß Jahrzehnte an Planung, Verfahrensführung und Bauzeiten benötigen, ist es notwendig, dass insbesondere mit der Planung des Bosrucktunnels als Herzstück des Projekts jetzt begonnen wird. Ansonsten wird eine Inbetriebnahme im Jahr 2040 nicht möglich sein und der Steiermark drohen dadurch erhebliche Standortnachteile.

Aus diesem Grund stellen die unterzeichnenden Abgeordneten folgende

### **Anfrage**

1. Wie ist der aktuelle Planungsstand des Bosrucktunnels?
2. Wie beurteilt das BMK den aktuellen Stand der Finanzierung zum Neubau des Bosrucktunnels?
3. Warum ist der Neubau des Bosrucktunnels nicht im ÖBB Rahmenplan 20222027 enthalten?
4. Wann kann mit einem Baustart gerechnet werden?
5. Kann mit einer Inbetriebnahme des neuen Bosrucktunnels vor 2040 gerechnet werden?
6. Wenn ja, wann wird eine Fertigstellung avisiert?
7. Wenn nein, warum nicht?
8. Aktuell wird der eingleisige Bosrucktunnel saniert. Wirken sich diese Sanierungsarbeiten auf den Baufortschritt aus?
9. Wenn ja, inwiefern?
10. Wie ist der aktuelle Baufortschritt beim Ausbau der Pyhrn-Schober-Achse im Teilabschnitt Linz - Selzthal?
11. Wie ist der aktuelle Planungsstand des zweigleisigen Ausbaus des Abschnitts zwischen Hinterstoder und Pießling-Vorderstoder?

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