

Anfrage

des Abgeordneten Mario Lindner, Genossinnen und Genossen,
an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie

betreffend notwendige Investitionen in die Bahnverbindungen im Bezirk Liezen

Die Pyhrn-Schoberachse stellt nicht nur für die Bundesländer Steiermark und Oberösterreich, sondern für den gesamten zentralösterreichischen Raum eine zentrale Verkehrs- und Güterverbindung dar. Der Ausbau des Zugnetzes auf dieser Strecke stellt daher seit Jahrzehnten ein zentrales verkehrspolitisches Anliegen dar. Der Personen- und Güterverkehr auf dieser Strecke haben dabei sowohl für die angrenzenden Regionen wie den Bezirk Liezen und damit die gesamte Obersteiermark, als auch für den innereuropäischen Verkehr besondere Bedeutung.

„Die Pyhrn-Schoberachse ist eine von vier alpenquerenden Eisenbahnverbindungen Österreichs, die Südosteuropa und Zentraleuropa verbindet und damit eine für Europa wirtschaftlich bedeutende Strecke darstellt.“¹ Aufgrund ihrer strategisch wichtigen Positionierung ist für die kommenden Jahre auf der Pyhrn-Schoberachse nicht nur von deutlich steigendem Personen-, sondern auch Güterverkehr auszugehen: „Die gegenwärtig bereits hohe Auslastung der Pyhrn-Schoberachse und das zu erwartende Wachstum des Transportaufkommens sowohl aus der Region Steiermark als auch im Transitverkehr verdeutlicht die Notwendigkeit eines Ausbaus. (...) Insgesamt wird deutlich, dass das Ziel der Verlagerung von der Straße auf die Schiene Österreichs und der EU durch einen fehlenden Ausbau verhindert wird. Auch die fehlende wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit der Schiene gegenüber der Straße erschwert den Schienentransport, u.a. im Wagenladungsverkehr und Kombinierten Verkehr.“²

Seit Jahren wird in diesem Zusammenhang aber die geringere Priorisierung der Pyhrn-Schober-Strecke gegenüber anderen Ausbauprojekten des Schienenverkehrs, insbesondere im Bereich Semmering und Koralm, diskutiert. Dieser Umstand hat nicht nur auf den Güterverkehr Auswirkungen, sondern auch auf die Verkehrsstruktur von ländlich geprägten Regionen, wie dem Bezirk Liezen, die seit jeher unter verkehrspolitischen Benachteiligungen zu leiden haben.

Das Regierungsprogramm der aktuellen Bundesregierung bezeichnet den Schienenverkehr zu Recht als „Rückgrat des öffentlichen Verkehrs“. Viele lang diskutierte und längst überfällige politische Projekte wie das 1-2-3-Ticket haben aber gerade auf ländliche Regionen wie Liezen kaum bis gar keine Wirkung, wenn sie nicht

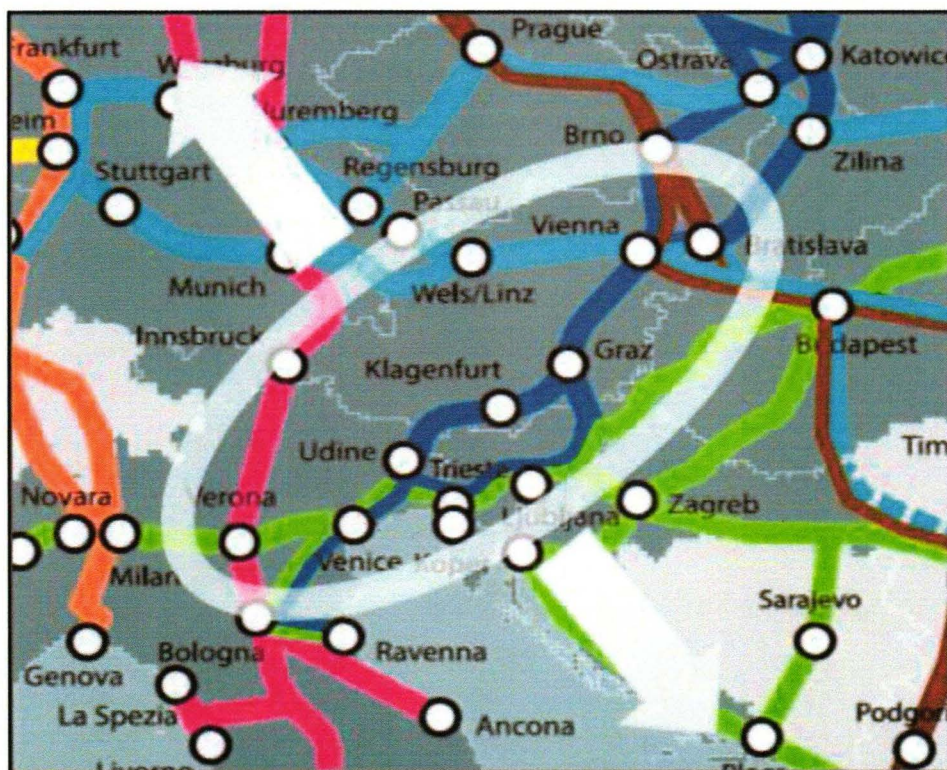
¹ Vgl. Studie Pyhrn-Schoberachse, Strukturanalyse und Aufkommensprognose der Schienenalpenquerung (2015), Seite 6

² Ebd. Seite 20

durch die nötigen Angebote im Schienenverkehr begleitet werden. Projekte, wie der im ÖBB-Rahmenplan 2021-2026 angekündigte weitere Ausbau der Strecke Linz-Selzthal, die Erneuerung des Bosrucktunnels oder die Attraktivierung der Ennstalbahn zwischen Bischofshofen und Stainach-Irdning bzw. die Modernisierung der Salzkammergutbahn zwischen Stainach-Irdning und Attnang-Puchheim müssen daher oberste Priorität haben.

Um die Schienenstrecke entlang der Pyhrn-Schoberachse aufzuwerten braucht es aber nicht nur den Ausbau des Streckennetzes, sondern auch eine klare Aufwertung auf europäischer Ebene. Seit langem wird diesbezüglich über den österreichischen Einsatz für die Aufnahme dieser Strecke in das TEN-T Kernnetz diskutiert. Insbesondere die umliegenden Bundesländer fordern diese Maßnahme seit Jahren mit Vehemenz: Der Pyhrn/Schober-Achse ist „während der Festlegung des Kernnetzes (zu dieser Zeit war Kroatien noch nicht EU-Mitglied und wurde Zagreb deshalb nicht in der TEN-Planung berücksichtigt) keine für das TEN-Kernnetz hinreichende Verbindungsfunktion zugekommen (...). Sie stellt jedoch für schwere Güterzüge die geeignetste Verbindung zwischen den Balkanländern und dem süddeutschen Raum dar.“³

Netzlücke des TEN-Kernnetzkorridorsystems im Ostalpenraum



(Abbildung aus dem Endbericht „Die Tauern-Pyhrn/Schober-Achse (TPSA) im europäischen Kontext“, Seite 5)

Während auf dieser wichtigen Verbindungsachse zwischen dem deutschen Raum und den Balkanländern die Strecken jeweils bis Linz und ab Graz Teil des TEN-T

³ Vgl. Endbericht „Die Tauern-Pyhrn/Schober-Achse (TPSA) im europäischen Kontext“

Kernnetzes sind und im europäischen Kontext daher priorisiert werden, fehlt das logische Zwischenstück an der steirisch-oberösterreichischen Grenze bis heute in den gesamteuropäischen Planungen. Es braucht daher ein entschiedenes und engagiertes politisches Vorgehen der Bundesregierung, um insbesondere die angrenzenden Regionen der Phyrn-Schoberachse in der österreichischen Verkehrspolitik nicht ins Hintertreffen kommen zu lassen.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

Anfrage:

1. Welche generellen Schritte zur Aufwertung der Phyrn-Schoberachse sind aus verkehrspolitischer Sicht im Laufe der Legislaturperiode geplant?
2. Welche finanziellen Mittel werden seitens des Bundes zwischen 2021 und 2026 dafür zur Verfügung gestellt? Bitte um detaillierte Auflistung.
3. Welche langfristigen Maßnahmen sehen Sie außerhalb des aktuellen ÖBB-Rahmenplans zur Aufwertung der Phyrn-Schoberachse als notwendig an?
4. Welche langfristigen Maßnahmen sehen Sie außerhalb des aktuellen ÖBB-Rahmenplans zum Ausbau anderer Zugverbindungen im Bezirk Liezen als notwendig an?
5. Welchen Baufortschritt gibt es aktuell beim Ausbau der Zugstrecke Linz-Selzthal?
6. Ab wann wird es eine vollständig zweispurige Streckenführung auf der Strecke Linz-Graz geben?
7. Bis wann wird die Erneuerung des Bosrucktunnels abgeschlossen sein?
8. Welche konkreten Maßnahmen sind in der Zielsetzung des ÖBB-Rahmenplans 2021-2026 „Attraktivierung Ennstal Bischofshofen – Stainach-Irdning“ vorgesehen? Bitte um detaillierte Auflistung.
9. Welche konkreten Maßnahmen sind in der Zielsetzung des ÖBB-Rahmenplans 2021-2026 „Modernisierung Salzkammergutbahn Stainach-Irdning – Attnang-Puchheim“ vorgesehen? Bitte um detaillierte Auflistung.
10. Welche Maßnahmen in Bezug auf die umgebende Infrastruktur (Bahnhöfe etc.) sind an der Phyrn-Schoberache im Laufe der aktuellen Legislaturperiode geplant?
11. Welche Berechnungen liegen Ihnen in Hinblick auf die Verlagerung des Güterverkehrs aus der Obersteiermark nach Fertigstellung der Bauprojekte Koralm- und Semmeringbasistunnel vor? Wie wird die Inbetriebnahme dieser Großprojekte die Obersteiermark beeinflussen?

12. Welche konkreten Maßnahmen haben Sie bisher in Bezug auf die Aufnahme der Phyrn-Schoberachse in die TEN-T Kernnetzplanung auf EU-Ebene gesetzt? Bitte um detaillierte Auflistung.

13. Welche konkreten Maßnahmen planen Sie in Zukunft in Bezug auf die Aufnahme der Phyrn-Schoberachse in die TEN-T Kernnetzplanung auf EU-Ebene zu setzen? Bitte um detaillierte Auflistung.

Nunt (Nunthauer)

Stoß (Stöger)

N. G. G. (Laidl/Friedl)

G. Huber
(Ginsler)

U. G. G.
(Greiner)

