

2394/J XX.GP

ANFRAGE

der Abgeordneten Grollitsch, Schögggl und Kollegen  
an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr  
betreffend: Knoten Obersteiermark

Seit Jahren wird an der Entflechtung der Südbahn und der Pyhrn - Schober - Achse im Bereich Bruck an der Mur - Leoben - St. Michael geplant, der Galgenbergtunnel zwischen Leoben und St. Michael, der eine geringfügige Begradigung der bestehenden Strecke bewirkt, ist mittlerweile auch beinahe fertiggestellt.

Hinsichtlich der Errichtung des Traidersbergtunnels, der St. Michael abschneiden würde und damit eine erhebliche Strecken- und Fahrzeitverkürzung gebracht hätte, wurde nunmehr bekannt, daß dessen Bau im Gegensatz zur ursprünglichen Planung nun nicht in Angriff genommen werden soll.

Die Situation stellt sich nun so dar, daß um rund 2 Mrd. S eine Streckenbegradigung, die rund 4 Minuten Fahrzeitverkürzung ermöglicht, ausgeführt wurde, während die notwendige Kapazitätserhöhung der Strecke nicht erfolgen kann, zumal ein Teil der Bestandstrecke auch nach der Errichtung des Galgenbergtunnels weiterbenutzt wird und daher das Nadelöhr im Bereich St. Michael auch dann bestehen bleibt, wenn die Bestandstrecke in Betrieb bleiben sollte. Kurzum: ein klarer Verstoß gegen das deklarierte Ausbauziel der Bahn, der Kapazitätserhöhung den Vorrang vor Geschwindigkeitsrekorden einzuräumen und ein schlimmer Fall von Geldverschwendung, weil sich die Betriebssituation trotz Milliardenaufwandes nicht verbessert.

Dies ist umso ärgerlicher, als das ursprüngliche Projekt eines Galgenbergtunnels eine dreigleisige, also kapazitätssteigernde Ausführung vorgesehen hätte. Das aber wurde zugunsten des zweifellos vorteilhaften - aber nun eben nicht realisierten - Traidersbertunnel-Projektes verworfen.

Die Realisierung steht nun, nachdem die Planung der Koralm-Bahn begonnen wurde, in den Sternen, obwohl diese lediglich eine Konkurrenz für den Galgenberg- nicht aber den Traidersbergtunnel darstellt. Insgesamt ein typisches Beispiel für die unkoordinierte Planungs- und Bautätigkeit im Bahnbau.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst nachstehende

Anfrage:

1. Ist es richtig, daß die Errichtung des Traidersbergtunnels nicht in absehbarer Zeit in Angriff genommen wird?
2. Wann wird der Galgenbergtunnel in Betrieb genommen?
3. Werden die Bahnhofsumbauarbeiten in Leoben für die Errichtung beider Tunneln oder lediglich des Galgenbergtunnels ausgeführt?
4. Wird der Umbau der Sicherungsanlagen im Hinblick auf die Nichterrichtung des Traidersbergtunnels anders ausgeführt als ursprünglich geplant?
5. Welche Konsequenzen hat dies insbesondere auf Ausführung und Standort des notwendigen Zentralstellwerks?
6. Bleibt die alte Bestandstrecke im Hinblick auf die Nichterrichtung des Traidersbergtunnels und die damit eben fehlende Kapazitätserweiterung erhalten?
7. Wenn ja, wie erfolgt die Einbindung im Bereich St. Michael, wo auch nach der Errichtung des Galgenbergtunnels nur zwei Gleise zur Verfügung stehen, weil hier keine Neutrassierung geplant war?
8. Warum wurde der ursprüngliche Plan eines dreigleisigen Galgenbergtunnels verworfen, welche Mehrkosten hätte dieser gegenüber der ausgeführten Variante verursacht bzw. wieviel wäre er günstiger als die Variante mit beiden Tunneln gekommen?
9. Wie groß wäre die Fahrstreckeneinsparung, wie groß die Fahrzeitverkürzung durch die beiden Tunneln jeweils gewesen?
10. Welche Kosten waren für die beiden Tunneln jeweils veranschlagt und wie hoch werden sie nach derzeitigem Stand sein?

1 1 .Wann wird der Ausbau der Schoberpaßstrecke fertiggestellt sein?

12.Wie hoch waren die bisherigen Kosten für dieses Projekt, wie hoch werden jene für die noch ausstehenden Arbeiten voraussichtlich sein?

1 3 . Ist es richtig, daß man bereits 1970, trotz Umsteigens und teilweisen Dampfbetriebes in der Relation Graz-Linz nur 15 Minuten länger brauchte als heute und selbst 1986, also vor Ausbau des Schoberpasses die Strecke um 16 Minuten schneller als heute zurückzulegen war?

14.Halten Sie es - ungeachtet der Tatsache, daß die Strecke natürlich auch dem Güterverkehr dient - für akzeptabel, Milliardenbeträge in den Ausbau für wesentlich höhere Geschwindigkeiten zu investieren, wenn dann die tatsächlichen Fahrzeiten wesentlich länger werden, wie dies ja auch im Bereich der Westbahn zu beobachten ist?

1 5 .Wann wird die relativ kostengünstige (unter 0,5 Mrd. S) Schleife Selzthal errichtet, die eine verhältnismäßig große (ca.10 min.) Fahrzeiterparnis in der Relation Graz-Salzburg bzw, - Innsbruck ermöglichen würde?

1 6.Wann wird der bereits vor Jahren errichtet, teilweise aber gleislose Bahnhof Rottenmann in Betrieb genommen und wieviel hat die Errichtung dieses Bahnhofes gekostet?