

6684/J XX.GP

ANFRAGE

der Abgeordneten Dr. Grollitsch, DI Schögl, Mag. Firlinger und Kollegen

an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr

betreffend Erschließung der Obersteiermark mit der Bahn

Die Mur - Mürz - Furche in der Obersteiermark profitierte in der Vergangenheit vor allem von einer florierenden Schwerindustrie und jenen Arbeitsplätzen, die diese sowie die in ihrem Umfeld angesiedelten Betriebe bereitstellten. Im Zuge der großen Umstrukturierungen infolge der Stahlkrise - Stichwort VOEST - kam es zum Verlust von vielen tausend Arbeitsplätzen. Viele Arbeitnehmer samt ihren Familien sind seither in ihrer Existenz bedroht, und die Region wird immer mehr zum wirtschaftlichen Krisengebiet. Erschwerend kommt hinzu, daß die mangelnde verkehrstechnische Infrastruktur der Obersteiermark die rasche und dringend notwendige Anbindung der Technologiezentren des Landes - etwa der Montanuniversität Leoben - an die europäischen Nachbarstaaten, vor allem aber an den Westen Österreichs und damit an Deutschland, verhindert.

Eine Möglichkeit, die wirtschaftliche „Schlußlichtfunktion“ der Obersteiermark zu beenden, besteht u.a. in einem raschen Ausbau und in der Modernisierung der Bahnstrecken, die die Mur - Mürz - Furche mit Italien, Oberösterreich bzw. Salzburg verbinden. Dieser Notwendigkeit wird im „Masterplan 2015“ des österreichischen Bundesverkehrswegeplanes insoweit Rechnung getragen, als der akute Nachholbedarf auf der Schiene zugegeben und ein deutlicher Zusammenhang zwischen der Erreichbarkeit und der Wirtschaftsdynamik einer Region festgestellt wird. „Die Anbindung an das Verkehrssystem“, heißt es dort, „ist ein wesentlicher Standortfaktor. Netzergänzungen sollten daher vor allem dort erfolgen, wo viele Österreicherinnen und Österreicher von mangelnder Erreichbarkeit betroffen sind.“ Im Netzentwurf zu diesem Masterplan ist auch der selektive Ausbau des innerösterreichischen Hauptnetzes vorgesehen, wobei punktuelle Verbesserungen auch die Tauern - und die Ennstal - Pyhrn - Schober - Achse betreffen und sowohl einer Erhöhung der Kapazität für den Güterverkehr als auch der Verkürzung der Fahrzeiten dienen sollen. Ein genauer Zeit - bzw. Finanzierungsplan fehlt aber nach wie vor.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher an den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr folgende

Anfrage

1. Wann wird der zweigleisige Ausbau der Tauernbahn abgeschlossen sein und welche Teilbetriebnahmen sind hier im einzelnen jeweils wann vorgesehen?
2. Welche Kosten werden diese Arbeiten voraussichtlich verursachen und sind diese im Rahmen der derzeit vorgesehenen SCHIG - Finanzierungen vollständig enthalten?

3. Welche Ausbaumaßnahmen sind im Bereich der Pyhrnstrecke im Detail vorgesehen, zumal im Masterplan hier lediglich ein selektiver zweigleisiger Ausbau vorgesehen ist?
4. In welchem Zeitraum sollen hier jeweils welche Abschnitte realisiert werden?
5. Welche Ausbaumaßnahmen sind im Bereich der Ennstalstrecke im Detail vorgesehen, zumal im Masterplan hier lediglich ein selektiver zweigleisiger Ausbau vorgesehen ist?
6. Ist es richtig, daß die ÖBB derzeit planen, Personenzüge auf die Straße zu verlagern, unter anderem, weil die Ennstalstrecke so stark belastet ist?
7. In welchem Zeitraum sollen hier jeweils welche Abschnitte realisiert werden?
8. Welche Kosten werden diese Arbeiten im einzelnen voraussichtlich verursachen und sind diese im Rahmen der derzeit vorgesehenen SCHIG - Finanzierungen enthalten?
9. Welche Maßnahmen sind im einzelnen im Bereich des Bahnhofes Selzthal - insbesondere hinsichtlich der seit Jahren verzögerten Schleife - geplant?
10. Wann werden die letzten fehlenden Abschnitte der Schoberpaßstrecke zweigleisig zur Verfügung stehen?
11. Welche Kosten werden diese beiden Projekte voraussichtlich verursachen?
12. Ist es richtig, daß bei den ÖBB Überlegungen bestehen, im Gegenzug zum besseren Ausbau der Pyhrnstrecke mittelfristig die Gesäusestrecke aufzulassen; wenn ja, wie stehen Sie zu diesen Plänen?
13. Bedeutet die Nichtaufnahme des Gleinalm - und Treidersbergtunnels in den Masterplan, daß diese restlichen Projekte des mit dem rund 2 Mrd. S teuren Galgenbergtunnel bereits begonnenen 'Knotens Obersteiermark' rund um Leoben endgültig nicht mehr realisiert werden, wenn nein, unter welchen Bedingungen bzw. in welchem Zeitrahmen sollen diese gegebenenfalls doch gebaut werden?
14. Wenn ja, wie soll das im Abschnitt Leoben - Bruck an der Mur sehr hohe Verkehrsaufkommen in Zukunft bewältigt werden?
15. Welche Ausbaumaßnahmen sind auf der bestehenden, ziemlich veralteten Südbahn zwischen Bruck und Klagenfurt abgesehen vom derzeit laufenden zweigleisigen Ausbau St.Veit - Klagenfurt geplant?
16. Welche Fahrzeitverkürzungen und Gesamtfahrzeiten werden auf den jeweiligen Strecken - also insbesondere Linz - Leoben - Graz, Innsbruck - Bischofshofen - Leoben - Graz, Salzburg - Leoben - Graz und Salzburg - Klagenfurt durch diese Ausbauprojekte möglich werden?
17. Welche Kapazitätserhöhungen werden durch diese Ausbauprojekte auf den jeweiligen Strecken erzielt werden?

18. Werden zur Beschleunigung des Personenverkehrs auf den alpenquerenden Strecken die Pläne für den Einsatz von Neigezügen - für die Nicht - Beschaffung der Reihe 4012 waren ja seinerzeit von den noch nicht ausgegliederten ÖBB sogar Abschlagszahlungen in der Höhe von zig Millionen Schilling bezahlt worden - weiterverfolgt, was ja auch auf der Infrastrukturseite Maßnahmen erfordern würde (Signalanlagen,...); wenn nein, warum nicht?
19. Wie sieht im Detail der Zeitplan für die Errichtung der Koralmbahn aus?
20. Welche Kosten werden derzeit hierfür geschätzt und wie sollen diese Gelder aufgebracht werden, zumal sie zweifellos den derzeitigen SCHIG - Rahmen sprengen dürften?