



II-5606 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

Pr.Zl. 5905/12-4/92

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

2424/AB
1992 -04- 21
zu 2493 J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Wabl und Freunde/innen vom 27.02.1992,
Zl. 2493/J-NR/1992 "Galgenbergtunnel"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Ist im Investitionsprogramm der ÖBB für 1992 der Galgenbergtunnel zwischen St. Michael und Leoben enthalten?
Welcher Termin ist derzeit für den Baubeginn vorgesehen?"

Das Bauvorhaben Galgenbergtunnel ist im Investitionsprogramm der ÖBB berücksichtigt.

Das Anhörungsverfahren, das laut Hochleistungsstreckengesetz der Erlassung einer Trassenverordnung voranzugehen hat, ist nunmehr abgeschlossen. Mit einer Erlassung der Trassenverordnung kann in Kürze gerechnet werden. Nach Einreichung des Projektes "Galgenbergtunnel" durch die ÖBB wird es dem eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren zugeführt werden, sodaß mit einem Baubeginn noch im laufenden Jahr zu rechnen ist.

Zu Frage 2:

"Sind seit Präsentation dieses Projektes Mitte Dezember 1991 Änderungen des Projektes durchgeführt worden bzw. in welchen Punkten sind Projektänderungen zu erwarten?"

Gegenüber dem am 18. Dezember 1991 von den ÖBB vorgestellten Projekt, welches die Grundlage der zu erlassenden Trassenverordnung darstellt, sind keine Änderungen vorgesehen.

- 2 -

Zu Frage 3:

"Wie groß ist die Kapazität der Strecke im Abschnitt St. Michael - Leoben derzeit und wie groß ist die Kapazität (Züge/Tag) nach Errichtung des Galgenbergtunnels in der prä-sentierten Variante?"

Das derzeitige Betriebsprogramm der ÖBB für den Abschnitt Bruck a.d. Mur - St. Michael umfaßt im Tagesdurchschnitt insgesamt 250 Züge (72 Schnell-, 49 Regional-, 106 Güter- und 23 Dienstzüge).

Der Abschnitt Bruck a.d. Mur - St. Michael ist kapazitiv als eine Betriebseinheit zu sehen. Eine isolierte Betrachtung des Bereiches Leoben Hbf - St. Michael hinsichtlich Streckenleistungsfähigkeit ist deshalb nicht zweckmäßig.

Da sich die Infrastruktur und das Betriebsprogramm des benachbarten Abschnittes Bruck a.d. Mur - Leoben Hbf nicht ändert, kann die aus der Errichtung des Galgenbergtunnels resultierende abschnittsweise Leistungssteigerung erst nach Realisierung der zusätzlichen Maßnahmen, die zur Entflechtung des Knotens Obersteiermark erforderlich sind, genutzt werden.

Zu Frage 4:

"Treten durch die geänderte Zufahrt für Erzzüge und andere Güterzüge zum Industriestandort Donawitz Kapazitätsengpässe auf anderen Streckenabschnitten auf?"

Es treten dadurch keinerlei Kapazitätsengpässe auf anderen Streckenabschnitten auf.

Zu Frage 5:

"Welche Taktknoten für die Intercity- und Eurocity-Züge sind mittelfristig (bis zum Jahr 2000) in der Steiermark vorgesehen?"

Für die Steiermark sind mittelfristig folgende Taktknoten vorgesehen:

- Mürzzuschlag
- Bruck a.d. Mur
- Graz Hbf

- 3 -

- Knittelfeld/Zeltweg
- Unzmarkt
- Selzthal.

Zu Frage 6:

"Für welche ÖBB-Strecken in der Obersteiermark ergibt sich durch dieses Netz der Taktknoten mittelfristig die Notwendigkeit von Streckenausbauten?"

An diesbezüglichen Maßnahmen sind insbesondere erforderlich:

- durchgehender Ausbau der Schoberpaßstrecke (St. Michael - Selzthal)
- Realisierung des Traidersbergtunnels als direkte Verbindung Südbahn - Schober (Leoben - Donawitz - Traboch)
- Geschwindigkeitsanhebung im Ennstal (Selzthal - Bischofshofen).

Zu den Fragen 7 und 9:

"Welcher Investitionsaufwand ist für diese erforderlichen Streckenausbauten derzeit vorgesehen?"

Wie hoch ist der erforderliche Investitionsaufwand bei diesen zusätzlichen Varianten?"

Unter Berücksichtigung der betrieblichen Erfordernisse an einen Knoten Obersteiermark (Bruck a.d. Mur - Leoben - St. Michael) zur Bewältigung des Marktangebotes 2000 wird derzeit eine Zielsetzungsplanung inklusive dem erforderlichen Investitionsaufwand erstellt. Das diesbezügliche Ergebnis wird noch in der ersten Jahreshälfte 1992 erwartet.

Zu Frage 8:

"Welche weiteren Varianten für eine Steigerung der Kapazität der Südbahn im Abschnitt St. Michael - Leoben wurden bisher zusätzlich untersucht?"

Infolge der stetigen Zunahme des Zugverkehrsaufkommens konnte die Leistungsfähigkeit im ggstdl. Streckenbereich auch durch kapazitätssteigernde Maßnahmen (wie z.B. durch Blockstellenverdichtung) nicht in befriedigendem Ausmaß angehoben werden.

- 4 -

Es wurde demzufolge die Machbarkeit einer dreigleisigen Tunneltrasse überlegt, wodurch jedoch eklatante Probleme hinsichtlich der Tunnelröhrenkonstruktion sowie der sicherheitsrelevanten Aspekte entstanden wären.

Zu Frage 10:

"Wie groß ist die Kapazitätssteigerung bei diesen Varianten ?"

Die Fertigstellung des Gesamtprojektes hat eine Steigerung der Kapazität in ausreichendem Ausmaß zur Folge. Zugleich wird damit auch langfristig das Niveau der Betriebsqualität entsprechend angehoben.

Detaillierte Zahlen hängen von den Ergebnissen der Planungstätigkeit für den Knoten Obersteiermark ab.

Wien, am 16. April 1992
Der Bundesminister

