



II-7773 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

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

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

Pr.Zl. 5905/72-4-1992

3487 IAB

1992 -11- 24

zu 3519 IJ

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Kuckacka, Fink, Burgstaller, Heinzinger, Puntigam,
Kowald, Frieser, Bartenstein, Riegler, Brünner,
Hafner und Kollegen vom 24.9.1992, Nr. 3519/J-NR/92
"Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der Steiermark"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1, 2 und 3:

"Gibt es seitens des Bundesministeriums für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr oder der den ÖBB einen konkreten Plan für die Umsetzung dieses in der Begründung zitierten Forderungsprogrammes dieser Überparteilichen Initiative?"

Wenn ja, welche konkreten Realisierungsschritte stehen derzeit fest?

Wenn nein, sind Sie bereit das Forderungsprogramm dieser steirischen Initiative zum Anlaß zu nehmen, ein konkretes Schieneninfrastruktur-Modernisierungsprogramm für die Steiermark ausarbeiten zu lassen?"

Die Punkte des Forderungsprogrammes werde ich im einzelnen in den nachstehenden Fragen behandeln.

Zum Bau der neuen Semmeringbahn mit Basistunnel und Adaptierung der Südbahnstrecke darf ich folgendes bemerken:

Nach Klärung des "Semmering-Basistunnels" zu einer Hochleistungsstrecke im Juli 1989 wurde die Planung und der Bau an

- 2 -

die Eisenbahn Hochleistungsstrecken-AG übertragen. Die Trassenverordnung für die Strecke Gloggnitz - Mürzzuschlag (Semmering-Basistunnel) wurde im August 1991 erlassen. Für die Vorarbeiten wurden bereits die Genehmigungen erteilt. Die Projektunterlagen für die gesamte Neubaustrecke wurden vor kurzem von der Hochleistungsstrecken-AG meinem Ressort zur eisenbahnrechtlichen Bewilligung vorgelegt. Begleitend sind noch Genehmigungsverfahren für naturschutzrechtliche bzw. wasserrechtliche Bewilligungen bei der Bezirkshauptmannschaft bzw. beim Land Niederösterreich erforderlich. Weiters wurde eine vertiefende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für das System "Südbahn" unter Einbeziehung des Semmeringtunnels von der Hochleistungsstrecken-AG vergeben, weil die seinerzeitigen Untersuchungen vor der Ostöffnung erstellt wurden und daher zu aktualisieren war.

Darüberhinaus ist zwischen Wien und Wiener Neustadt der Ausbau der Pottendorferlinie im Gang, sowie in Kärnten der Ausbau von St.Veit/Glan bis Klagenfurt und von Arnoldstein bis zur Staatsgrenze.

Zu Frage 4

"Welchen konkreten Beitrag ist der Bund bereit, für die Einführung eines modernen Nahverkehrs für den Großraum Graz sowie die Obersteiermark zu leisten?"

Gespräche über die Einführung eines Tarifverbundes Großraum Graz sind bereits seit einiger Zeit im Gange. Mit der Realisierung des Verbundes, der vor allem für die Pendler im Großraum Graz erhebliche verkehrliche und tarifliche Verbesserungen bringen soll, ist im Frühjahr 1993 zu rechnen. Die Verhandlungen über die Finanzierung stehen kurz vor dem Abschluß.

- 3 -

Im Anschluß daran werden nach Initiative seitens des Landes Steiermark auch die Verhandlungen über weitere regionale Verbünde in der Steiermark aufgenommen.

Zu den Fragen 5, 6 und 7:

"Gibt es seitens des Bundesministeriums für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr konkrete Maßnahmen zur Projektierung der Koralpenbahn?"

Welche konkreten Maßnahmen wurden seitens des Bundesministeriums für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf Basis der Studie über die Südostspange bisher getroffen?

Welche konkreten Realisierungsschritte für die Südostspange sind seitens des Bundesministeriums für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr in nächster Zukunft geplant?"

Im Hinblick darauf, daß für die Planung, die erforderlichen Genehmigungsverfahren und die Realisierung der "Süd-Ost-Spange" ein Zeitraum von mindestens 20 Jahren zu veranschlagen ist, sind die noch notwendigen Untersuchungen zur Vorbereitung einer endgültigen Entscheidung unverzüglich durchzuführen.

Weiters sind Maßnahmen zu treffen, um die vorgeschlagene Trasse langfristig für den Bau der Strecke freizuhalten. Hiezu wurden

- eine vertiefende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des gesamten Korridors in Auftrag gegeben und
- gemeinsam mit den betroffenen Bundesländern die notwendigen Maßnahmen zur langfristigen Sicherung des Trassenbandes eingeleitet.

Anläßlich einer auf Beamtenebene im März d.J. stattgefundenen Besprechung mit Vertretern der betroffenen Länder wurde klar gestellt, daß die Trassenfreihaltung vorrangig durch die Länder im Rahmen ihrer Raumordnungskompetenz erfolgen sollte und

- 4 -

der Bund nach Vorliegen der erforderlichen Voraussetzungen die gesicherte Trasse zur Hochleistungsstrecke erklären würde. Diese Vorgangsweise wäre noch zwischen Bund und Ländern vertraglich festzulegen.

Im übrigen darf ich hier anmerken, daß die Bundesregierung diese Vorgangsweise am 10. Juni 1992 mittels Ministerratsbeschluß gebilligt hat.

Ergänzend zur angeführten vertiefenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Systems "Südbahn" wird weiters gemeinsam mit Ungarn eine Ost-West-Verkehrsstudie erstellt, aus der auch Erkenntnisse über eine mögliche Inangriffnahme der sogenannten "Koralpenbahn" vor dem Ostteil der Süd-Ost-Spange zu erwarten sind.

Zu Frage 8:

"Bis wann ist mit dem Abschluß des geplanten zweigleisigen Ausbaus der Schoberpaß- und Pyhrnstrecke zu rechnen?"

In den Ausbau der Schoberpaßstrecke wurden bis Ende 1991 rd. 2,2 MrdS investiert. Die Abschnitte St. Michael - Kalwang, Gaishorn - Trieben und Rottenmann - Selzthal sind bereits 2-gleisig (insgesamt 36 km) in Betrieb. Der selektive 2-gleisige Ausbau zwischen Selzthal und St. Michael soll 1994 beendet werden. Für den Vollausbau sind die Planungen bereits im Gange.

Die erforderliche Steigerung der Kapazität wurde in den letzten 3 Jahren durch organisatorische Maßnahmen (Aufhebung der Nachtsperre) erreicht. Neben bereits laufenden Maßnahmen wird ein auf aktuellen Prognosen aufbauendes Ausbauprogramm derzeit erarbeitet.

- 5 -

Die Pyhrnbahn gewinnt mit der in Bau befindlichen Schleife Traun - Marchtrenk als Teilstück der Achse Passau - Spielfeld an Bedeutung.

Darüberhinaus sind Linienverbesserungen und Bahnhofsumbauten sowie in weiterer Folge ein selektiver 2-gleisiger Ausbau entsprechend den Kapazitätserfordernissen geplant.

Zu Frage 9

"Welche Modernisierungsmaßnahmen sind im einzelnen bei der Ennstalbahn Selzthal - Schladming - Bischofshofen vorgesehen?"

Hinsichtlich künftiger Ausbauerfordernisse werden aktualisierte Grundlagen zur Anhebung der Leistungsfähigkeit ausgearbeitet.

Darüberhinaus, habe ich die Gesamtplanung Ennstal - Selzthal - Pyhrnbahn - Schoberbahn in Auftrag gegeben.

Zu Frage 10:

"Welche konkreten Ausbau- und Elektrifizierungsmaßnahmen der Ostbahn sind seitens des Bundesministeriums für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr geplant?"

Die Attraktivierung der steirischen Ostbahn (Graz - Szentgotthard) sind Gegenstand eines im Oktober 1992 zwischen den ÖBB und dem Land Steiermark getroffenen Übereinkommens. Wurden bis 1991 von den ÖBB für diesen Streckenabschnitt für die Modernisierung von Eisenbahnkreuzungsanlagen 29 Mio S investiert; so wird das Investitionsvolumen mit Beteiligung des Landes für den Streckenabschnitt Graz - Fehring für das Jahr 1993 aufgrund des Übereinkommens 53 Mio S betragen (Kostenaufteilung: ÖBB 33 Mio S, Land Steiermark: 20 Mio S).

- 6 -

Die 2. Ausbautappe bis zur Landesgrenze wird mit einem neuerlichen Übereinkommen geregelt. Gegenstand des Übereinkommens sind vorwiegend Maßnahmen an Eisenbahnkreuzungen, aber auch Maßnahmen zur Verbesserung der Anlagenverhältnisse im Streckenbereich zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit. Das Investitionsvolumen beträgt 65,0 Mio S, wobei das Land 25,75 Mio S und die ÖBB 39,25 Mio S aufbringen werden. Die Realisierung dieses Maßnahmenpaketes ist für 1993 und 1994 vorgesehen.

Zwischenzeitlich wird von den ÖBB gemeinsam mit dem Land Steiermark ein Betriebskonzept für die künftige Führung eines Nahverkehrs erstellt. Es ist beabsichtigt, auf Basis dieses Betriebskonzeptes die Ausbaumaßnahmen und deren Finanzierung in einem Nahverkehrsübereinkommen zu regeln. Da zur Zeit der Umfang der Maßnahmen noch nicht konkret vorliegt, kann ein Zeitplan für deren Realisierung noch nicht genannt werden.

Nach derzeitigem Stand erscheint der Zeitpunkt für eine Elektrifizierung der gegenständlichen Strecke erst gegeben, wenn entsprechend hohe Zuwachsraten im Güterverkehr gegeben sind und eine Öffnung der Nachtsperre notwendig wird. Die ÖBB haben jedoch eine externe Untersuchung über die Elektrifizierung dieser Strecke in Aussicht genommen.

Zu Frage 11:

"Welche konkreten Adaptierungs- und Modernisierungsmaßnahmen der Wechsel- und Aspangbahn sind seitens des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bzw. der ÖBB geplant?"

Abschnitt Wiener Neustadt - Friedberg (Aspangbahn):

Auf der Aspangbahn ist der Einsatz moderner Fahrbetriebsmittel der Reihen VT 5047 und VT 5147 vorgesehen.

- 7 -

Das Fahrplanangebot wird seitens der ÖBB, insbesondere im Zusammenhang mit den Verbesserungen auf der nachgelagerten Thermenbahn (Strecke Friedberg - Fehring) beobachtet - und wenn erforderlich - entsprechend modifiziert.

Abschnitt Friedberg - Fehring (Thermenbahn):

Die Thermenbahn wird in 3 Etappen attraktiviert wobei die 1. Etappe (Abschnitt Friedberg - Hartberg) in den Jahren 1992/93, die 2. Etappe (Abschnitt Hartberg - Fürstenfeld) in den Jahren 1993/94 und die 3. Etappe (Abschnitt Fürstenfeld - Fehring) in den Jahren 1994/95 realisiert wird.

Die wesentlichen Maßnahmen umfassen:

Installierung eines neuen Sicherungssystems mit Zugleitbetrieb, Auflassung von Eisenbahnkreuzungen, technische Sicherungen verbleibender Übergänge, Errichtung von Bahnsteigen, Adaptierung von Bahnhöfen und Haltestellen, Einsatz moderner Fahrbetriebsmittel (VT 5047/5147), Neugestaltung des gesamten Fahrplanangebotes auf der Thermenbahn, Anhebung der Streckengeschwindigkeit.

Zu Frage 12:

"Welche steirischen Bahnhöfe sollen innerhalb der nächsten 2 Jahre modernisiert werden?"

Für folgende Bahnhöfe planen die ÖBB eine Modernisierung bzw. Sanierung: Graz Hbf., Knittelfeld, Bruck a.d. Mur, Leoben, Zeltweg, Spielfeld/Str., Kapfenberg, Kalsdorf, Werndorf, Leoben Hbf., Leoben Göß, St. Michael, Judenburg, Unzmarkt bzw. für alle Bahnhöfe, die im Bereich des HL-Projektes Schoberpaß und im Bereich des Knotens Obersteiermark liegen.

- 8 -

Zu Frage 13:

Wieviele Züge mit Euro-Standard verkehren derzeit auf steirischen Streckenabschnitten der ÖBB?

Derzeit verkehren auf den Strecken des Bundeslandes
Steiermark:

68 InterCity Züge, 8 EuroCity Züge und 3 SuperCity Züge.

Zu Frage 14:

Wieviele Züge der ÖBB mit Euro-Standard sollen ab Wirksamwerden des Sommerfahrplanes 1993 auf den steirischen ÖBB-Strecken verkehren?"

Die ÖBB teilen mir mit, daß mit Sommerfahrplan 1993 68 InterCity Züge, 6 EuroCity Züge und 3 SuperCity Züge verkehren werden.

Zu Frage 15:

"Welche Modernisierungen der technischen Einrichtungen, der Organisation und der Logistik der ÖBB sind für das Bundesland Steiermark im kommenden Jahr vorgesehen?"

Im Bereich der kommerziellen Infrastruktur wurde bereits der Terminal St. Michael in Betrieb genommen. Damit steht der Wirtschaft ein modernes Umschlagzentrum Schiene/Straße zur Verfügung. Die ÖBB leisten damit einen wesentlichen verkehrs- und umweltpolitischen Beitrag zur wirtschaftlichen Belebung dieser Region.

- 9 -

Zwecks Verbesserung der Terminalinfrastruktur wurde schon seit längerem ein neuer Standort für die Errichtung eines Güterschlagszentrums im Raum Graz für sämtliche kombinierten Techniken gesucht. Zur Diskussion standen zuletzt die Standorte Weitendorf und Werndorf Nord Neu, wobei nunmehr ein Beschluß der Landesregierung für den Standort Werndorf Nord Neu vorliegt. Das Vorhaben Terminal im Raum Graz wird in enger Kooperation mit sämtlichen interessierten Partnern zügig weiterentwickelt werden.

Mit Einführung der EurailCargo - Verbindungen profitierte das Bundesland Steiermark von einer optimalen Anschlußmöglichkeit der dort beheimateten Wirtschaft in zahlreiche europäische Wirtschaftszentren.

Im Rahmen der Errichtung der Rechnergestützten Zugüberwachung DISPO Villach Mitte werden Adaptierungsmaßnahmen an den Sicherungsanlagen im Streckenabschnitt Bruck a.d. Mur - Selzthal durchgeführt.

Darüberhinaus werden die ÖBB in den nächsten Wochen bei meinem Ressort die eisenbahnbehördlichen Verfahren für den Terminal für den kombinierten Verkehr in Werndorf Nord beantragen.

Zu Frage 16:

"Welche konkreten verkehrsmittelübergreifenden Finanzierungsmodelle sind derzeit im Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr bzw. bei den ÖBB in Vorbereitung?"

Von Bundesseite werden bereits seit einiger Zeit neue Finanzierungsmodelle überlegt. Dabei wird insbesondere bei der Finanzierung im Bereich Nahverkehr eine Regionalisierung der Finanzierung, d.h. eine Einbindung der regionalen Gebietskörperschaften, angestrebt.

- 10 -

Wie bereits bei Frage 4 ausgeführt, laufen die Vorbereitungen für die Einrichtungen des Verkehrsverbundes Graz. Am Verkehrsverbund sind 41 Verkehrsunternehmen beteiligt (Österr. Bundesbahnen, Post, Grazer Stadtwerke, GKB, Steiermärkische Landesbahnen und private Kraftfahrlinienunternehmen).

Im Rahmen des derzeitigen Verbundes erfolgt bereits eine teilweise verkehrsmittelübergreifende Finanzierung, die durch Wirksamwerden des neuen Verbundes nach dem Würzburger Modell noch verstärkt wird.

Zu Frage 17:

"Welche konkreten finanziellen Vorsorgen zur Verwirklichung von Ausbaumaßnahmen der Bahninfrastruktur in der Steiermark sind seitens des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bisher getroffen worden?"

Das Nettoinvestitionsvolumen der ÖBB für das Land Steiermark entwickelte sich in den letzten Jahren wie folgt:

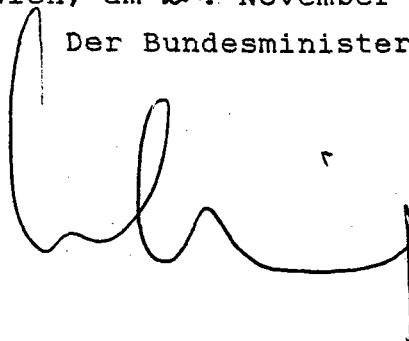
1987	749 Mio S
1988	1.031 Mio S
1989	1.366 Mio S
1990	2.877 Mio S
1991	2.472 Mio S
<u>1992</u>	<u>2.856 Mio S</u> (vorläufig)
Summe	11.351 Mio S

Auch bei den steirischen Privatbahnen sind eine Reihe von Investitionen und die Modernisierung von Infrastruktur und Fahrbetriebsmitteln vorgenommen worden. So etwa im Zuge der Privatbahnförderung: Im Rahmen des nunmehr 3. mittelfristigen Investitionsprogrammes werden den Steiermärkischen Landesbahnen zwischen 1991 und 1995 von Bund und Land je 18 MioS jähr-

- 11 -

lich zur Verfügung gestellt, der GKB (nur vom Bund) jährlich 42 MioS. Letztere Gesellschaft erhält in den Jahren bis 2003 zusätzlich insgesamt rd 310 MioS für die Modernisierung ihres Fuhrparkes (Doppelstockwaggons).

Wien, am 22. November 1992
Der Bundesminister

A large, stylized handwritten signature in black ink, likely belonging to the Federal Minister mentioned in the text above.