

**REPUBLIK ÖSTERREICH**

Der Bundesminister für Verkehr

Pr.Zl. 5905/29-1-1982

II-5029 Der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

2348 /AB

1983 -02- 21

zu 2329 /J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der
Abg. Neumann, Lußmann und Genossen,
Nr. 2329/J-NR/1982 vom 1982 12 22,
"Ausbau der ÖBB-Strecken in der Steier-
mark".

Ihre Anfrage erlaube ich mir, wie folgt zu beantworten:

Im allgemeinen

Die Investitionspolitik der Österreichischen Bundesbahnen bleibt angesichts der exorbitanten Belastung Österreichs im Straßen-gütertransitverkehr und der damit verbundenen verkehrspolitischen Zielsetzung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, vorerst geprägt von der Notwendigkeit des Ausbaues des Güterverkehrs. Dementsprechend werden nach der bereits erfolgten Inbetriebnahme des Güterbahnhofes Wolfurt, der Zentralverschiebebahnhof Wien sowie der Großverschiebebahnhof Villach Süd zügig fertigzustellen sein.

Ein schon im Jahr 1981 von den Österreichische Bundesbahnen erstelltes Memorandum über Infrastrukturverbesserungen sieht aber auch den Ausbau der für das österreichische Bundesgebiet wichtigsten Hauptstrecken der Westbahn, der Südbahn und andere Großprojekte vor. Dementsprechend haben die Österreichischen Bundesbahnen schon im Jahre 1979 mit Vorstudien für den Ausbau der Westbahn und der Südbahn zu Hochleistungsstrecken begonnen. Dieser Ausbau sieht im Falle der in der Steiermark gelegenen Strecken der Südbahn im wesentlichen den Bau des Semmeringbasistunnels, den Ausbau des Verschiebebahnhofes St. Michael, den Ausbau der Strecke über den Schoberpaß und der Ennstalstrecke vor.

Wenn nunmehr dem Ausbau des Schoberpasses Vorrang eingeräumt wird, so seien insbesondere die fragestellenden steirischen Abgeordneten darauf hingewiesen, daß gerade diese Projektabfolge seitens des Landes Steiermark einmütige Priorität genießt. Die zeitliche Voranstellung des Ausbaues des Schoberpasses bedeutet jedoch nicht eine "Zurückstellung" der übrigen Teile der Hochleistungsstrecken, sondern es soll damit eine raschere und bessere Verkehrsbedienung des obersteirischen Industrieraumes durch den Ausbau leistungsfähiger Transversalverbindungen mit Westösterreich und den großen europäischen Wirtschaftsräumen erzielt werden.

Daß eine gleichzeitige Herstellung der einzelnen Vorhaben nicht realistisch diskutiert werden kann, ergibt sich - ungeachtet der von den Österreichischen Bundesbahnen immer wieder geforderten Einschränkungen durch die Kosten der Projekte; erfordert doch z.B. der Ausbau der Schoberpaßstrecke nahezu 5 Mrd S, während die Linienverbesserungen im Mürztal immerhin noch mit 900 Mio S zu Buche schlagen werden.

Im einzelnen

Angesichts der Bedeutung des im Fragepunkt 5 angesprochenen Vorhabens erlaube ich mir, die Beantwortung dieser Frage vorzuziehen.

Zu Frage 5

In einer zwischen dem Bund und dem Land Steiermark abgestimmten Dringlichkeitsreihung von Eisenbahnprojekten wurde dem zweigleisigen Ausbau des Schoberpasses und damit der Erstellung einer Transversalverbindung mit gesteigerter Leistungsfähigkeit zwischen dem Westen Österreichs und dem steirischen Raum höchste Priorität eingeräumt.

Das Gesamtvorhaben wird 1983 mit dem Ausbau des Streckenabschnittes Gaishorn - Trieben und des Bahnhofes St. Michael zu einem Großverschiebebahnhof sowie mit der Planung für die Er-

richtung einer Gleisschleife in Selzthal in Angriff genommen werden. Mit der Errichtung der Gleisschleife in Selzthal wird voraussichtlich 1984 begonnen werden.

Die Kosten für den Bahnhofsumbau St. Michael werden mit 660 Mio S und für den Streckenausbau einschließlich "Selzthaler Schleife" mit 4,8 Mrd S geschätzt (Preisbasis 1.1.1983).

Als Anschluß an die Schoberpaßstrecke soll die Ennstalstrecke in Richtung Salzburg durch großzügige Linienbegradigungen und sicherungstechnische Maßnahmen modernisiert und damit eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser Strecke und eine wesentliche Verbesserung des Verkehrsangebotes erreicht werden. Die Ausbaurkosten werden auf rund 18,2 Mrd S geschätzt (Preisbasis 1.1.1983).

Zu den Fragen 1 bis 3

Die Linienverbesserungen im Streckenabschnitt Wartberg - Kindberg im Mürztal, die ein Teil des im Memorandum der Österreichischen Bundesbahnen enthaltenen Projektes einer Hochleistungsstrecke auf der Südbahn sind, werden auf heutiger Preisbasis allein etwa 900 Mio S bei einer Bauzeit von drei Jahren erfordern. Angesichts der im Einvernehmen mit dem Land Steiermark festgelegten Prioritäten kann derzeit der Baubeginn noch nicht abgeschätzt werden.

Zu Frage 4

Wie bei allen Schienenausbauvorhaben für den öffentlichen Nahverkehr ist der Bund auch in der Steiermark bereit, 80 % der Investitionskosten zu tragen, sofern das Land 20 % dieser Kosten übernimmt. Die Betriebslasten dieser Schienennahverkehre würden wie bei allen anderen derartigen Verkehren die Österreichischen Bundesbahnen tragen.

Nachdem das Land Steiermark als siebentes Bundesland sein Interesse am Ausbau des Nahverkehrs bekundet hat, wurden unverzüglich die derzeit noch laufenden Verhandlungen zur Konkretisierung der einzelnen Vorhaben eingeleitet. Sobald diese Nahverkehrsprojekte

einvernehmlich festgelegt sind, können auch Aussagen über Kosten und Ausbaueiträume getroffen werden.

Was die Frage der Linie Graz - Köflach anlangt, handelt es sich um keine ÖBB-Strecke, sondern um eine solche der Graz-Köflacher Eisenbahn, die als eigene Aktiengesellschaft im Eigentum eines großen Unternehmens steht. Der Bund fördert diese und zahlreiche andere Privatbahnen im Rahmen eines großzügigen mittelfristigen Investitionsprogrammes. Darüber hinaus werden für die Graz-Köflacher Eisenbahn noch zusätzliche Leistungen übernommen, wie etwa die Abdeckung des Betriebsabganges und die gesamte Investitionsfinanzierung. Diese Leistungen ermöglichen eine attraktive Ausgestaltung des Fahrparkes und eine Modernisierung der Sicherungsanlagen.

Damit erbringt der Bund sehr bedeutende Leistungen für einen attraktiven Lokalverkehr in der Steiermark.

Wien, 1983 02 18
Der Bundesminister

