



REPUBLIK ÖSTERREICH  
Der Bundesminister für Verkehr  
Pr.Zl. 5905/10-1-1983

II-759 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVI. Gesetzgebungsperiode

276 IAB  
1983 -12- 21  
zu 276 IJ

#### ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage  
der Abg. Dipl.Ing. Fuchs und Genossen,  
vom 4.11.1983, Nr. 276/J-NR/1983,  
"Einlösung der Versprechen für eine  
Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur  
in der Obersteiermark"

Ihre Anfrage beehre ich mich, wie folgt zu beantworten:

#### Im allgemeinen:

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist angesichts der exorbitanten Belastung Österreichs im Straßengütertransitverkehr eine verkehrspolitische Zielsetzung, der die Investitionspolitik der Österreichischen Bundesbahnen Rechnung trägt. Der Ausbau des Güterverkehrs erfordert die Schaffung moderner Infrastruktureinrichtungen, dementsprechend werden nach der bereits erfolgten Inbetriebnahme des Güterbahnhofes Wolfurt der Zentralverschiebebahnhof Wien sowie der Großverschiebebahnhof Villach-Süd zügig fertigzustellen sein.

- 2 -

Verkehrspolitische Überlegungen, die Forderung nach sparsamer Energieverwertung, nach verstärktem Umweltschutz und der damit verbundenen Schonung des Lebensraumes der Bevölkerung haben die Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1981 veranlaßt, ein Memorandum zu erstellen, welches die Zukunft der Eisenbahnen in Österreich behandelt. Dieses der Bundesregierung zur Kenntnis gebrachte Memorandum sieht unter anderem den Ausbau der West- und Südbahnstrecke zu Hochleistungsstrecken vor. Ein Semmering-Basistunnel bildet dabei den Kernpunkt der Modernisierung der Südbahn. Nie wurde aber ein Zweifel daran gelassen, daß diese Vorhaben, insbesondere auch der Semmering-Basistunnel, nur in einem langfristigen Rahmen verwirklicht werden können. Der Ausbau der Schoberpaßstrecke hingegen mit dem Umbau des Bahnhofes St. Michael zu einem großen Verschiebehof und die Errichtung einer Gleisschleife in Selzthal bilden bereits den Schwerpunkt der ÖBB-Investitionstätigkeit in der Steiermark in den nächsten Jahren.

Einvernehmlich mit dem Bundesland Steiermark haben diese Projekte auch bereits Eingang in den Entwurfstext für eine Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Steiermark gemäß Artikel 15a B-VG gefunden.

Der Bund und das Land Steiermark haben eine Dringlichkeitsreihung der Eisenbahnprojekte in der Steiermark erstellt und dabei dem Ausbau der Schoberpaßstrecke Priorität beigemessen, um vorrangig eine Transversalverbindung mit gesteigerter Leistungsfähigkeit zwischen dem Westen Österreichs und der obersteirischen Industrie- und Wirtschaftsregion zu schaffen.

#### Zu 1:

Die Österreichischen Bundesbahnen sind bei all ihren Bauvorhaben bemüht, einen weitgehenden Konsens mit den Betroffenen herzustellen. Bei den Projektierungsarbeiten für den Umbau des Bahnhofes St. Michael waren auf Grund der Wünsche verschiedener Bürgerinitiativen

- 3 -

mehrfache Planungsänderungen erforderlich, die zu Verzögerungen führten. In den Aussprachen mit der Gemeinde konnten nunmehr weitgehend zufriedenstellende Lösungen erzielt werden, sodaß die Planungen unmittelbar vor dem Abschluß stehen.

Als erster Schritt für den Umbau des Bahnhofes St. Michael ist im Jahre 1984 die Sanierung und Adaptierung von Hochbauanlagen vorgesehen. Für den Gesamtumbau werden bei möglichst störungsfreier Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs etwa vier Jahre benötigt.

Zu 2:

Mit dem zweigleisigen Ausbau der Schoberpaßstrecke wurde bereits 1983 auf dem Streckenabschnitt Gaishorn-Trieben begonnen. Wenn daher im Motiventeil der Anfrage ausgeführt wird, ernsthafte Bemühungen zur Realisierung der genannten Vorhaben wären nicht zu erkennen, entspricht dies nicht den Tatsachen.

Für den zweigleisigen Ausbau der gesamten Strecke St. Michael - Selzthal ist planmäßig eine Bauzeit von acht Jahren erforderlich.

Zu 3:

Die Planungen für die Gleisschleife Selzthal stehen ebenfalls vor dem Abschluß. Die Einreichung zur eisenbahnrechtlichen Genehmigung wird demnächst erfolgen. Der Baubeginn ist planmäßig für 1984 vorgesehen.

Als Bauzeit sind mindestens 2 Jahre anzusetzen.

Zu 4:

Als Anschluß an die Schoberpaßstrecke soll die Ennstalstrecke in Richtung Salzburg durch großzügige Linienbegradigungen und siche-

- 4 -

rungstechnische Maßnahmen modernisiert und mit der dementsprechenden Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke und eine wesentliche Verbesserung des Verkehrsangebotes erreicht werden. Ein zweigleisiger Ausbau dieser Strecke, wie dies im vorliegenden Fragepunkt dargestellt wird, ist nicht beabsichtigt und auch im Entwurf einer Vereinbarung nach Artikel 15a B-VG nicht enthalten.

Das Modernisierungsvorhaben gliedert sich in vier Streckenabschnitte, wobei pro Abschnitt mit einem Jahr für die Planung und einem Jahr Bauzeit zu rechnen ist.

Zu 5, 6 und 7:

Die Planungsvorstellungen der Österreichischen Bundesbahnen gehen davon aus, daß mit dem Bau des Semmering-Basistunnels nach der Fertigstellung der schon genannten Großprojekte, insbesondere auch dem zweigleisigen Ausbau der Schoberpaßstrecke, begonnen wird. Von diesen für den Baubeginn bestimmenden Terminen hängt es ab, wann der Tunnel zur Verfügung stehen wird.

Sollten jedoch wirtschafts- und beschäftigungspolitische Zielsetzungen raschere arbeitsplatzintensive Investitionsimpulse in unserem Land erfordern, dann wären die Österreichischen Bundesbahnen in der Lage, die entsprechenden Voraussetzungen für einen rascheren Planungs- und Ausführungsablauf in organisatorischer und technischer Hinsicht bereitzustellen.

Wien, 1983 12 19  
Der Bundesminister

