

II-4309 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode



REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
DIPL.-ING. DR. RUDOLF STREICHER

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. 5905/88-4-91

1786/AB

1991 -12- 20

zu 1814/J

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Wabl, Freunde und Freundinnen vom 30.10.1991,
Nr. 1814/J-NR/1991, "Regionalbahn Friedberg -
Fehring"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Werden Sie auch die volkswirtschaftlichen Aspekte berücksichtigen und daher die Verlängerung des Leistungsauftrages für die Strecke Friedberg - Fehring vorschlagen?"

Für die Strecke Friedberg-Oberwart (Personenverkehr) sind aus den vorliegenden Gutachten keine eindeutigen Schlußfolgerungen für eine Einstellung des Verkehrs ableitbar. Um einerseits alternative Möglichkeiten für eine längerfristige Weiterführung auf deren Realisierbarkeit und wirtschaftliche Auswirkungen untersuchen zu können und um andererseits künftigen vertraglichen Vereinbarungen zwischen ÖBB und der öffentlichen Hand im Hinblick auf gemeinwirtschaftliche Leistungen nicht zu weit vorzugreifen, wird eine zeitlich befristete Verlängerung des Leistungsauftrages bis Ende 1994 dem Ministerrat zur Beschlußfassung vorgeschlagen werden.

Zu Frage 2:

"Derzeit beträgt die Streckenlänge von Fürstenfeld nach Graz 83 km (im Vergleich dazu hat die Straßenverbindung nur 56 km Länge) und die Fahrzeit beträgt 1 Stunde 36 Minuten. Dies ist für viele Pendler nicht annehmbar. Sind Sie bereit, ein Beschleunigungsprogramm zu forcieren, das einen Tunnel bei Söchau oder eine neue Streckenführung durch das Rittscheintal mit einem Tunnel bei Pöllau vorsieht?"

- 2 -

Ein Beschleunigungsprogramm, sei es in der Form des Söchauer Tunnels oder durch eine Streckenführung durch das Rittscheintal, wäre nur mit einem hohen Investitionsaufwand möglich.

Das bereits jetzt abschätzbare Kosten/Nutzverhältnis wäre jedoch bei weitem nicht ausgewogen. Derartige Investitionen könnten nur im Rahmen einer bundes- und landesweiten Regionalförderung getätigt werden.

Zu Frage 3:

"Sind Sie bereit, die Beseitigung oder Sicherung der vielen Bahnübergänge voranzutreiben?"

In Verhandlungen mit den betroffenen Gemeinden bzw. Wegbenutzern (eine hohe Anzahl der Übergänge sind Privatwege) wird versucht, möglichst viele schienengleiche Eisenbahnkreuzungen aufzulassen. Selbstverständlich werden hierfür entsprechende Abschlagszahlungen bzw. Ersatzmaßnahmen (Begleitwege, technischer Kreuzungsschutz etc.) angeboten werden.

Voraussetzung hierfür ist allerdings eine Verlängerung des Leistungsauftrages für den Reiseverkehr durch die Bundesregierung, da bei einer ausschließlichen Güterverkehrsbedienung wesentlich andere (einfachere) Maßstäbe anzulegen sind.

Zu Frage 4:

"Wann wird die Elektrifizierung der Strecke St. Gotthard - Graz vorgenommen?"

Die Elektrifizierung des Streckenabschnittes Graz - Fehring - Staatsgrenze ist im derzeit gültigen Elektrifizierungsprogramm der ÖBB enthalten.

Eine konkrete Aussage über den Baubeginn bzw. Fertigstellung ist aus budgetären Gründen gegenwärtig nicht möglich.

- 3 -

Zu den Fragen 5 und 6:

"Haben Sie bereits das Land Steiermark um finanzielle Beteiligung, wie sie etwa beim Autobahnbau in Milliardenhöhe erfolgte, kontaktiert?"

Wie ist Ihre Haltung zur geplanten Ostspange bezüglich Trassierung (Oberwart - Hartberg - Weiz - Graz, und für wann ist die Realisierung geplant?"

Die angesprochene "Ostspange" wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie "Südostspange" (Wien - Eisenstadt - Graz - Klagenfurt - Staatsgrenze Österreich/Italien) untersucht.

Unter Berücksichtigung der Planungsvorhaben im konkreten Raum hinsichtlich

- Fahrzeit (Wien - Graz 1 Std. 30 Min)
- Umweltverträglichkeit (Umfahrung des Erholungsgebietes Stubenbergsee)
- betriebstechnische Vorgaben (Anfahrt des Hauptbahnhofes Graz von Norden)

wurde vom Untersuchungsteam der Korridor Oberwart - Hartberg - Weiz - Graz für weitere Untersuchungen vorgeschlagen.

Bezüglich der Realisierung ist das Vorhaben Südostspange als langfristiges Vorhaben zu sehen, dessen Verkehrswirksamkeit nicht vor 2015 zu erwarten ist und für das - im Hinblick auf die hohen Finanzierungskosten - noch vertiefende Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen anzustellen sind. Um jedoch auch für dieses langfristige Projekt eine frühzeitige Vorsorge zu treffen, werde ich unverzüglich mit den Vertretern der betroffenen Bundesländer Verhandlungen zur Sicherung des Trassenbandes für die Süd-Ost-Spange einleiten.

Wien, am 20. Dezember 1991

Der Bundesminister

