



II-10635 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.ZI. 5905/45-4-93

448P /AB

ANFRAGEBEANTWORTUNG

1993 -07- 12

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Rosenstingl und Kollegen vom 12. Mai 1993,
ZI. 4839/J-NR/1993. "Ausbau der Südbahn.
Errichtung des Semmeringbasistunnels"

zu 483P /J

ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Welche Konsequenzen werden Sie persönlich aus der präjudizierenden Äußerung des Bundeskanzlers, der Semmeringbasistunnel werde auf jeden Fall gebaut, das könnten auch die betroffenen Länder nicht mehr verhindern, ziehen?"

Werden Sie trotz dieser Festlegung des Bundeskanzlers die Entscheidung über den Bau von dem Ergebnis der in Arbeit befindlichen Studien abhängig machen?"

Der Semmeringbasistunnel wird von beiden betroffenen Bundesländern (Niederösterreich und Steiermark) in ihren Landesverkehrskonzepten und im übrigen auch von Kärnten (Kärntner Memorandum - LH Haider) gefordert. Ich gehe davon aus, daß die Bundesländer ihre eigenen Konzepte realisiert haben wollen. Sogesehen geht die Äußerung des Herrn Bundeskanzlers konform mit den offiziellen (in den Landesverkehrskonzepten festgeschriebenen) Meinungen der Bundesländer. Die beauftragte Studie dient dem Zweck, die wirtschaftliche und verkehrspolitische Bedeutung des Systems Südbahn zu evaluieren. Nach Vorliegen der Studienergebnisse werden diese von mir für die weiteren Entscheidungen Berücksichtigung finden.

Zu Frage 3:

"Welche Kosten sind im einzelnen für die Erstellung der verschiedenen Studien, die nun durch die undifferenzierte Festlegung des Bundeskanzlers auf einen Bau unter allen Umständen weitgehend entwertet wurden, entstanden bzw. werden noch entstehen?"

- 2 -

Die Kosten der Studien im Zusammenhang mit der Prognos-Untersuchung betragen jeweils (ohne Ust):

Firma Prognos AG, Basel	SFR 405.000,--
Firma IPE	öS 950.000,--
Büro Dr. Herry	öS 550.000,--

Zu Frage 4:

"Halten Sie es im Hinblick auf eine objektive Erstellung einer Studie über den Tunnelbau vertretbar, daß der mit der Erstellung befaßte Prof. Jaworski nicht nur als früherer ÖBB-Verantwortlicher stets ein deklariertes Befürworter des Baues des Semmeringbasistunnels war und ist?"

Der Auftrag an Prof. Jaworski erging nicht zur Erstellung einer Studie über den Basistunnelbau durch den Semmering sondern zur Untersuchung der Möglichkeiten einer Modernisierung der Bergstrecke.

Zu Frage 5:

"Ist es richtig, daß eben jener Prof. Jaworski sich bereits einmal - nämlich bei der Sanierung der Vorortelinie S45 - in der Einschätzung des Verkehrsaufkommens gewaltig irrte, indem er meinte, daß dieses mit einer Buslinie bei weitem zu bewältigen wäre?"

Diese Frage wäre an Prof. Jaworski selbst zu richten.

Im Zusammenhang mit den Studien zum System Südbahn ist allerdings festzustellen, daß Prof. Jaworski nicht beauftragt wurde, eine Prognose des Verkehrsaufkommens zu erstellen. Diese Arbeiten wurden von anderen Experten durchgeführt.

Zu Frage 6:

"Halten Sie im Hinblick auf die genannte Problematik um die österreichischen Mitarbeiter an dem Gutachten über den Semmeringtunnel ihre Aussage der Anfragebeantwortung, man habe ein international angesehenes Unternehmen mit der Studie beauftragen müssen, für weiterhin vertretbar?"

Ja.

Zu Frage 7:

"Ist es richtig, daß bereits im vergangenen Jahr die Gütertransporte der Bahn erheblich zurückgegangen sind?"

Es ist nicht zutreffend, daß sich im Jahr 1992 das Güterverkehrsaufkommen über den Semmering erheblich verringerte. Die Nettotonnage der Güterwagen hat sich von

- 3 -

1991 auf 1992 lediglich um 0,3 % vermindert.

Zu Frage 8:

"Wie entwickelten sich im Detail die Gütertransporte, wie die Personenbeförderungen im Nah- und Fernverkehr über den Semmering im abgelaufenen gegenüber den vergangenen Jahren?"

Diesbezüglich wird in der Beilage eine Tabelle übermittelt.

Zu Frage 9:

"Warum weigern Sie sich, die Studie (Jaworski-Kopp) über eine Adaptierung der bestehenden Strecke sowie andere Studien, die das Semmeringbasistunnelprojekt betreffen, vollständig zu veröffentlichen?"

Unmittelbar nach Bekanntgabe der Kopp-Jaworski-Studie habe ich die Ergebnisse in einer Pressekonferenz öffentlich vorstellen lassen. Die Ergebnisse wurden ferner - ebenfalls von den Studienerstellern persönlich - in einer öffentlichen Veranstaltung, zu der die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden sowie die mit uns in Kontakt stehenden Bürgerinitiativen eingeladen wurden, vorgestellt, wobei detaillierte Beantwortungen im Zuge einer Podiumsdiskussion möglich waren. Darüberhinaus wurden die Ergebnisse in der Schriftenreihe der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (Heft 2/1993) veröffentlicht (Beilage).

Ich habe ferner die Langfassung dieser Studie angefordert und dem Parlament weitergeleitet.

Von einer Weigerung zur Information der Öffentlichkeit kann daher keine Rede sein.

Zu Frage 10:

"Ist es richtig, daß aus einem hydrogeologischen Gutachten, das im Auftrag der HL-AG erstellt wurde, hervorgeht, daß im Bereich des Basistunnels mit einem ständigen Wasserabfluß in der Größenordnung des Bedarfes von Wiener Neustadt (60-70 l/s), in der Anfangsphase sogar ein Vielfaches davon, zu rechnen ist?"

Sinn und Zweck der seit 1988 laufenden hydrogeologischen Untersuchungen war es, die dabei gewonnenen Erkenntnisse in einer ersten Phase zur Trassenoptimierung zu verwenden und daran anschließend jene Bereiche im Detail abzugrenzen, wo nicht auszuschließen ist, daß beim Tunnelvortrieb auf Wasser gestoßen wird.

- 4 -

Aufgrund der hydrogeologischen Verhältnisse ist es als Gegebenheit anzusehen, daß bereits jetzt im natürlichen Kreislauf ein Teil des Bergwassers auf unterirdischem Weg den Bächen und Flüssen zuströmt. Das allenfalls beim Tunnelvortrieb angetroffene Bergwasser stellt bezogen auf die Gesamtwassermenge des Semmeringstockes einen sehr geringen Prozentsatz dar und wird einen Teil dieser natürlichen unterirdischen Wasserströme betreffen.

Um trotzdem die Bergwasserzutritte begrenzt zu halten, sind technische Maßnahmen (Abdichtungen) vorgesehen. Diese Maßnahmen können mit Hilfe des Erkundungstollens vorbereitend zum Haupttunnelvortrieb gesetzt werden.

Falls man beim Tunnelvortrieb auf größere Quellen trifft, so geht dieses Wasser keineswegs verloren, da es gefaßt werden würde und einer weiteren Verwendung zur Verfügung stünde. Diese Vorgangsweise wurde bereits bei anderen Tunnelbauwerken mehrfach erfolgreich durchgeführt.

Zu Frage 11:

"Welche Vorbereitungen für die Herstellung einer Ersatzwasserversorgung der betroffenen Bevölkerung, insbesondere von Mürzzuschlag, Payerbach, usw., wurden mittlerweile im einzelnen getroffen, welche Kosten sind hierfür bisher angefallen, welche werden diese im Falle der Errichtung derartiger Anlagen noch verursachen?"

Die Vorsorgemaßnahmen für die Stadtgemeinde Mürzzuschlag (Fassung einer Quelle und Anschluß an das öffentliche Netz) wurden bereits 1992 wasserrechtlich verhandelt, die entsprechenden Vereinbarungen mit der Gemeinde abgeschlossen und diese Leistungen öffentlich ausgeschrieben. Für die Planung wurden 0,5 Mio öS aufgewendet, die Realisierungskosten betragen 14 Mio öS.

Die Quellenfassungen der Gemeinde Payerbach für die öffentliche Trinkwasserversorgung sind von der Tunneltrasse nicht betroffen. Dies wurde auch unabhängig von den vorliegenden Ergebnissen durch den hydrogeologischen Berater der Gemeinde Payerbach bestätigt.

Für einige private Wassernutzungen (vorwiegend Brauchwasser), bei denen eine Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden kann, wird im Einvernehmen mit der

- 5 -

Gemeinde ein Anschluß an das öffentliche Versorgungsnetz hergestellt. Diese Maßnahmen werden derzeit - unter Einbeziehung des hydrogeologischen Beraters der Gemeinde - erarbeitet.

Bei der Gemeinde Reichenau werden für Teile der öffentlichen Versorgung ebenfalls Vorsorgemaßnahmen ergriffen. Die diesbezüglichen Vereinbarungen mit der Gemeinde über Art und Umfang dieser Maßnahmen werden zur Zeit ausgehandelt. Die bisherigen Planungskosten betragen rund öS 400.000,--.

Zu Frage 12:

"Teilen Sie die Ansicht der unterzeichneten Abgeordneten, daß es für einen Reisenden von geringem Vorteil ist, in der Relation Bruck an der Mur - Wien 20 Minuten schneller unterwegs zu sein, was durch einen Basistunnel zu erreichen wäre, wenn er vorher, wegen der notorischen Verspätungen im Ennstal den Taktanschluß in Bruck versäumte und daher eine Stunde warten mußte?"

Die aus dem Bau eines Semmeringbasistunnels erreichbaren Fahrzeitgewinne von ca. einer halben Stunde ermöglichen wesentliche Angebotsverbesserungen im Reiseverkehr und tragen erheblich zur Steigerung der Konkurrenzfähigkeit des Transportmittels Bahn bei. Spürbare Beschleunigungen könnten insbesondere in den nachfragestarken Relationen Wien - Graz und Wien - Kärnten - Italien erzielt werden.

Das Bauvorhaben Semmeringbasistunnel ist keineswegs isoliert zu betrachten. Durch ohnehin notwendige Infrastrukturmaßnahmen in den Bereichen Südbahn, Schober, Pyhrn und Ennstal wird eine Optimierung des Taktfahrplansystems sowie die Schaffung von InterCity-Knoten in Graz, Bruck an der Mur und Mürzzuschlag möglich. Darüberhinaus erfolgt auch die Sicherstellung der Taktanschlüsse in Bruck an der Mur.

Zu Frage 13:

"Stimmen die Angaben Ihrer Anfragebeantwortung, wonach die Ennstalzüge durchschnittlich 9 Minuten verspätet sind, sich durch die Errichtung der Schleife Selzthal aber um rund 7 Minuten beschleunigen ließen, was im Durchschnitt das Erreichen der Anschlüsse in Bruck an der Mur bedeuten würde?"

Aus betrieblicher und fahrplantechnischer Sicht ist es grundsätzlich nicht sinnvoll, einen errechneten Durchschnitt von Einzelverspätungen mit möglichen

Fahrzeitgewinnen gegenzurechnen. Hingegen kann eine Ausbaumaßnahme durch die Erzielung von Fahrzeitgewinnen einerseits wesentlich zur Entspannung eines Fahrplansystems beitragen und/oder andererseits den Aufbau eines für den Fahrgast attraktiveren Fahrplansystems ermöglichen.

Zu Frage 14:

"Sind Sie bereit, im Hinblick auf die klar erkennbaren unmittelbaren Vorteile einer Errichtung der Schleife Selzthal dieser höchste Priorität einzuräumen, wenn nein, warum nicht?"

Derzeit laufen im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau des Bahnhofes Selzthal und der Errichtung des Traidersbergtunnels Untersuchungen, ab wann eine Schleife Selzthal künftig benötigt wird. Dazu werden insbesondere Marktanalysen und Prognoseuntersuchungen im Reise- und Güterverkehr erforderlich sein.

Zu Frage 15:

"Ist es richtig, daß bereits jetzt mit der Errichtung des Bauvorhabens Galgenbergtunnel bei Leoben begonnen wird?"

Die Errichtung des Galgenbergtunnels wurde bereits in Angriff genommen.

Zu den Fragen 16 und 17:

"Welche Fahrzeiterparnis wird durch die Errichtung des Galgenbergtunnels erzielt werden können, welche Kosten und welcher Bauzeitrahmen sind für dieses Projekt zu erwarten?"

Ist es richtig, daß der Ausbau dieser bestehenden Linie lediglich eine Linienverbesserung, nicht aber die Kapazitätserhöhung im fraglichen Abschnitt zum Ziel hat, da hierfür ein weiteres Tunnelprojekt zur Umfahrung von St. Michael vorgesehen ist und die alte Strecke abgetragen werden soll?"

Der Galgenbergtunnel stellt ein Teilvorhaben des Projektes "Knoten Obersteiermark" dar.

Eines der weiteren Teilvorhaben des Projektes "Knoten Obersteiermark" stellt der Traidersbergtunnel (Leoben Donawitz - Raum Trobach) dar.

Bei der Konzeption "Knoten Obersteiermark" steht vor allem die Achsentflechtung der beiden Hauptverkehrsachsen Passau - Spielfeld (über Pyhrn und Schober) und der Südbahnstrecke (im Bereich St. Michael - Leoben - Bruck an der Mur) im Vordergrund.

- 7 -

Der auf diesen beiden Magistralen abzuwickelnde Verkehr muß derzeit im Abschnitt Bruck an der Mur - St. Michael den selben Fahrweg benützen. Das bedeutet, daß das Transportaufkommen von zwei zweigleisigen Strecken auf einen zweigleisigen Abschnitt zusammengeführt wird. Dieser Umstand bringt unvermeidlich Kapazitätsprobleme mit sich.

Nicht die Fahrzeitverkürzung ist also bei diesem Vorhaben das prioritäre Ziel, sondern vielmehr die Abdeckung des durch Transitvertrag und Ostöffnung hervorgerufenen bzw. prognostizierten Verkehrssubstrates.

Neben der Bewältigung dieses sich dort bündelnden und kreuzenden Verkehrs stellt eine für die Bevölkerung akzeptable Verlagerung der Verkehrslasten in dichtverbauten Siedlungsräumen die Tunnelbauweise dar, die zusätzlich auch noch eine Fahrzeit- und Streckenverkürzung mit sich bringt.

Der Bauzeitrahmen für das 1. Teilprojekt-Galgenbergtunnel wird sich vsf. von 1993 bis 1996 erstrecken. Die Investitionen belaufen sich auf rd. 1,6 Mrd S.

Zu Frage 18:

"Welche Kosten werden sämtliche derzeit geplanten Ausbaumaßnahmen auf der bestehenden Südbahn (insbesondere auch im Bereich Neumarkter Sattel) voraussichtlich verursachen?"

Sämtliche derzeit geplante Ausbaumaßnahmen auf der bestehenden Südbahnstrecke (Wien - Staatsgrenze nächst Thörl-Maglern) umfassen ein Investitionsvolumen von ca. 21 Mrd S (ohne Neumarkter Sattel). Die meisten dieser Maßnahmen sind jedoch unabhängig von einem Semmeringbasistunnel zu sehen.

Zu Frage 19:

"Welche Fahrzeitverkürzungen, welche Kapazitätssteigerungen werden durch diese Ausbaumaßnahmen zu erzielen sein, welche ließen sich durch die Errichtung der Südostspange erreichen?"

Das der Machbarkeitsstudie "Süd-Ost-Spange" zugrundegelegte IC-Taktfahrplan-Modell sieht eine Fahrzeitverkürzung im Abschnitt Wien - Graz im Ausmaß von über

1 Stunde auf ca. 1,5 Stunden (einschließlich Flughafen-Anbindung) vor, im Abschnitt Graz - Klagenfurt soll eine Fahrzeit von unter 1 Stunde (dzt. ca. 3 Stunden), in der Relation Wien - Villach eine Fahrzeitverkürzung auf rund 3 Stunden erzielt werden.

Die Kapazität der "Süd-Ost-Spange" wurde mit bis zu 120 Zügen pro Tag und Richtung angenommen, wobei dies vom Mischungsverhältnis schneller Reisezüge und langsamerer Güterzüge entscheidend abhängt. Die "Süd-Ost-Spange" wird im wesentlichen eine Ergänzung zum bestehenden Netz darstellen.

Zu Frage 20:

"Wie ist der aktuelle Planungs- und Vorbereitungsstand zur Errichtung der neuen Südbahn "Südostspange" insbesondere hinsichtlich der Sicherung der Trassengrundstücke in den einzelnen betroffenen Bundesländern, welche Gründe waren für die erheblichen Verzögerungen bei den diesbezüglichen Verhandlungen (Grundsatzbeschluss vor 3/4 Jahren) maßgeblich?"

Seitens des Bundes wird die weitere Vorgangsweise mit den betroffenen Bundesländern abgestimmt, um eine akkordierte weiterführende Trassenplanung und die frühzeitige Sicherung der Bahntrasse sicherzustellen. Diese volkswirtschaftlich gebotenen Vorsorgemaßnahmen müssen in der Raumordnung verankert werden: die Raumordnungskompetenzen liegen bei den Ländern.

Seitens der Steiermark wurde das Trassenband bereits in das Gesamtverkehrsprogramm der Steiermark aufgenommen.

Zu Frage 21:

"Halten Sie es tatsächlich für sinnvoll, unter Einsatz von Milliarden an Investitionsmitteln die alte Südbahn teilweise für kürzere Fahrzeiten auszubauen, während gleichzeitig als Schnellverbindung Richtung Karnten die Südostspange (Koralmbabschnitt) projektiert wird, wenn ja, warum?"

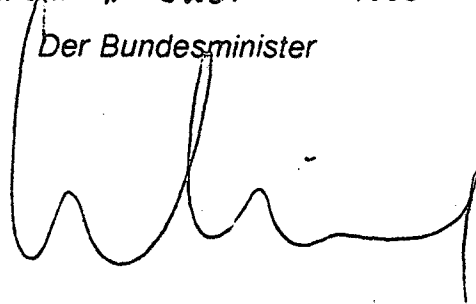
Die dzt. vorgesehenen Ausbaumaßnahmen für die Südbahn sind unter den Aspekten des langen Realisierungszeitraumes für die "Süd-Ost-Spange" und der Notwendigkeit kurz- und mittelfristiger Kapazitätserweiterungen zu sehen, aber auch mit der Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für Bevölkerung und Wirtschaft in der gesamten Obersteiermark und im Norden Kärntens zu begründen. Im übrigen wurde bei der Untersuchung der "Süd-Ost-Spange" davon ausgegangen, daß der

- 9 -

Semmeringbasistunnel bereits realisiert ist. Die Entfernung Wien - Graz ist über die "Süd-Ost-Spange" ähnlich groß wie über die bestehende Südbahn.

Wien, am 9. Juli 1993

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, consisting of several large, flowing loops and a long horizontal stroke at the end.

Personenverkehr
Gloggnitz - Mürzzuschlag

<i>Jahr</i>	<i>Reisende</i>
1988	3 630 062
1989	3 888 456
1990	4 027 758
1991	4 119 391
1992	4 169 979

Gloggnitz - Mürzzuschlag
Nettotonnen der Güterwagen (in 1000)

<i>Jahr</i>	<i>Nettotonnen der Güterwagen</i>
1988	5 946
1989	5 660
1990	6 231
1991	6 293
1992	6 272



ÖSTERREICHISCHE VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE GESELLSCHAFT

AKTUELL

Nr. 2 15. April 1993

AKTUELL

Untersuchung der Möglichkeiten einer Modernisierung der bestehenden Semmeringstrecke

Roman Jaworski und Erich Kopp ¹⁾

Ausgangslage

Im Sinne einer sparsamen Verwendung finanzieller Mittel erteilte der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den Auftrag, die Möglichkeiten einer Modernisierung der bestehenden Bergstrecke über den Semmering zu untersuchen.

Beschreibung der bestehenden Trasse und Problemabgrenzung

Die Semmeringstrecke ist fast 140 Jahre alt. Die von Carl Ritter von Ghega projektierte und realisierte Teilstrecke der Südbahn zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag wurde am 17. Juli 1854 eröffnet. Diese technische Leistung und die kulturhistorische Bedeutung der Strecke sind unbestritten. Allerdings darf nicht übersehen werden, daß die Strecke in ihrer Gesamtheit für den damaligen Verkehr ausgelegt wurde und daher für die heutigen Verkehrsbedürfnisse vergleichsweise ungünstige Anlageverhältnisse aufweist.

Bei keinem anderen Paßübergang in Österreich ist das Verhältnis Luftlinie zu Bahnlinie so groß wie am Semmering: Es beträgt hier 1:2; es verhält sich bei der Tauernstrecke wie 1:1,1 oder beim Brenner wie 1:1,6.

Die Semmeringstrecke weist zahlreiche extreme kleine Bögen mit Radien unter 200 m auf, der kleinste Bogenradius liegt bei rund 170 m. Wegen der kleinen Radien können nur in wenigen Ausnahmefällen Nachschiebeloks zur Beförderung schwerer Güterzüge eingesetzt werden. Darüber hinaus verursachen die kleinen Radien weitere Erschwernisse, insbesondere durch extrem starke Abnützungen der Schienen und durch Wellenbildungen.

Normalerweise wird die durchschnittliche Liegedauer von Schienen mit 25 Jahren angesetzt. Am Semmering beträgt sie jetzt in den kleinen Bögen nur 3 bis 6 Jahre.

Derzeit können nicht zuletzt wegen der engen Tunnelprofile (14 zweigleisige Tunnel und 2 eingleisige Scheiteltunnel) nicht alle Arten des Kombinierten Verkehrs (z.B. Rollende Landstraße) geführt werden.

Bedingt durch Witterungseinflüsse und durch die immer stärker werdenden Verkehrsbelastungen treten zunehmend Schäden an den insgesamt 15 großen Viadukten und 66 kleineren Brücken auf. Dies erfordert eine verstärkte Überwachung der Bauwerke zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit.

Die bestehenden Bahnhöfe der Bergstrecke über den Semmering weisen grundsätzlich nur ein mittleres Überholgleis auf. In der Regel fehlen auch gegenläufige Weichenverbindungen der Streckengleise an den Bahnhofsköpfen. Ein Gleiswechsel ist unter diesen Umständen nur bei freiem mittleren Überholgleis möglich, weshalb der vorhandene Gleiswechselbetrieb nicht optimal genutzt werden kann. Dies wirkt sich besonders störend bei den auf der Bergstrecke sehr häufig notwendigen Erhaltungsarbeiten mit den dafür erforderlichen Sperrungen der Streckengleise aus.

Möglichkeiten der Modernisierung der bestehenden Semmeringstrecke

Die oben beschriebenen Anlageverhältnisse verursachen schwerwiegende Nachteile für den Bahnbetrieb, wie sie in ihrer Gesamtheit auf keiner anderen Hauptstrecke gegeben sind und die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn stark beeinträchtigen. Im Hinblick auf die zu erwartenden Verkehrssteigerungen waren daher Möglichkeiten zur Streckenverbesserungen zu untersuchen. Dabei wurden insgesamt drei Szenarien mit unterschiedlichen Ausbaustufen

¹⁾ Hon.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Roman Jaworski, Wien, Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Erich Kopp, Innsbruck



erarbeitet. Allen drei Szenarien ist gemeinsam, daß die Bahnhöfe der Bergstrecke im Personenverkehr weiterhin bedienbar bleiben und daß es zu keiner Verschlechterung der ungünstigen Neigungsverhältnisse kommen darf.

Die für die Szenarien durchgeführten Schätzungen der Investitionsausgaben beruhen auf Erfahrungswerten von vergleichbaren österreichischen Bauvorhaben. Soweit als möglich wurden die bei der "Machbarkeitsstudie Südost-Spange" zur Kostenschätzung verwendeten Einheitspreise angewendet.

Szenario "0"

Beim Szenario 0 wird die bestehende Semmeringstrecke ohne Änderung der Trassierung so ausgebaut, daß sie den Erfordernissen des zu erwartenden Verkehrs entspricht. Dazu müssen vor allem Tunnelaufweitungen, tiefgreifende Sanierungen an Viadukten und Brücken sowie Adaptierungen der Bahnhofsanlagen durchgeführt werden. Die Streckenführung bleibt unverändert.

Die Durchführung der Adaptierungsmaßnahmen auf der gesamten Nordrampe der Semmeringstrecke ist mit einem Zeitraum von mindestens 12 Jahren veranschlagt.

Durch diese Ausbaumaßnahmen wird zwar die Aufnahme zusätzlicher Verkehre ermöglicht, die aus der ungünstigen Trassierung folgenden Nachteile bleiben jedoch erhalten. Ferner ist festzuhalten, daß wegen der unzeitgemäßen Trassierungsverhältnisse (z.B. rasch aufeinanderfolgende kleine Kurvenradien) der Betrieb der "Rollenden Landstraße" nicht mit ausreichender Entgleisungssicherheit abgewickelt werden kann.

Insgesamt wären für die notwendigen Maßnahmen Investitionsausgaben von rund 3,20 Mrd. öS erforderlich.

Szenario "1"

Im Szenario 1 erfolgt eine Beseitigung aller Bögen mit kleinerem Radius als 250 m. Damit werden die auf anderen Bergstrecken bestehenden Krümmungsverhältnisse erreicht. Es muß aber angemerkt werden, daß derartige kleine Radien auf anderen Bergstrecken im Zuge zweigleisiger Ausbauten schrittweise beseitigt werden, da sie nicht den Anforderungen an Hochleistungsstrecken entsprechen.

Im Zuge des Szenarios 1 sind umfangreiche Bau- und Erdarbeiten, weitreichende Neutrassierungen zur Vergrößerung der Kurvenradien, Linienverbesserungen, die Errichtung von mehreren Tunnel (insgesamt 7 km lang) und 800 m langen Brückenbauwerken erforderlich.

Für die Realisierung dieser Maßnahmen ist angesichts der schwierigen Verhältnisse (Bauen im Landschaftsschutzgebiet und Aufrechterhaltung des Betriebes) mit einer Baudauer von rund 10 Jahren ab Bescheiderteilung zu rechnen. Angesichts der durchzuführenden Untersuchungen (Geologie, Hydrologie) und der komplizierten Planungen kann bis zur Erlangung der Baugenehmigung ein Zeitraum von rund 5 Jahren abgeschätzt werden. Der Abschluß der Bauarbeiten ist somit frühestens nach 15 Jahren realistisch.

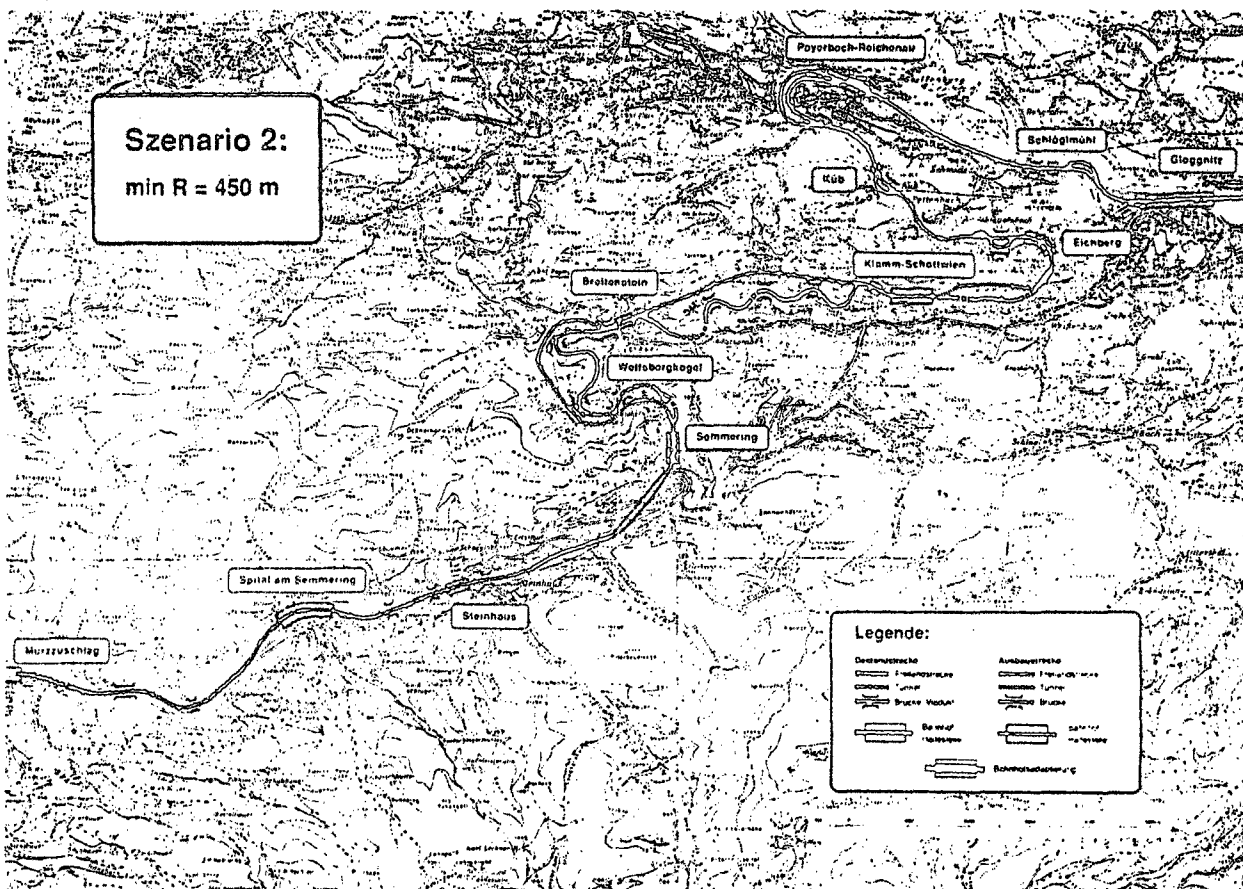
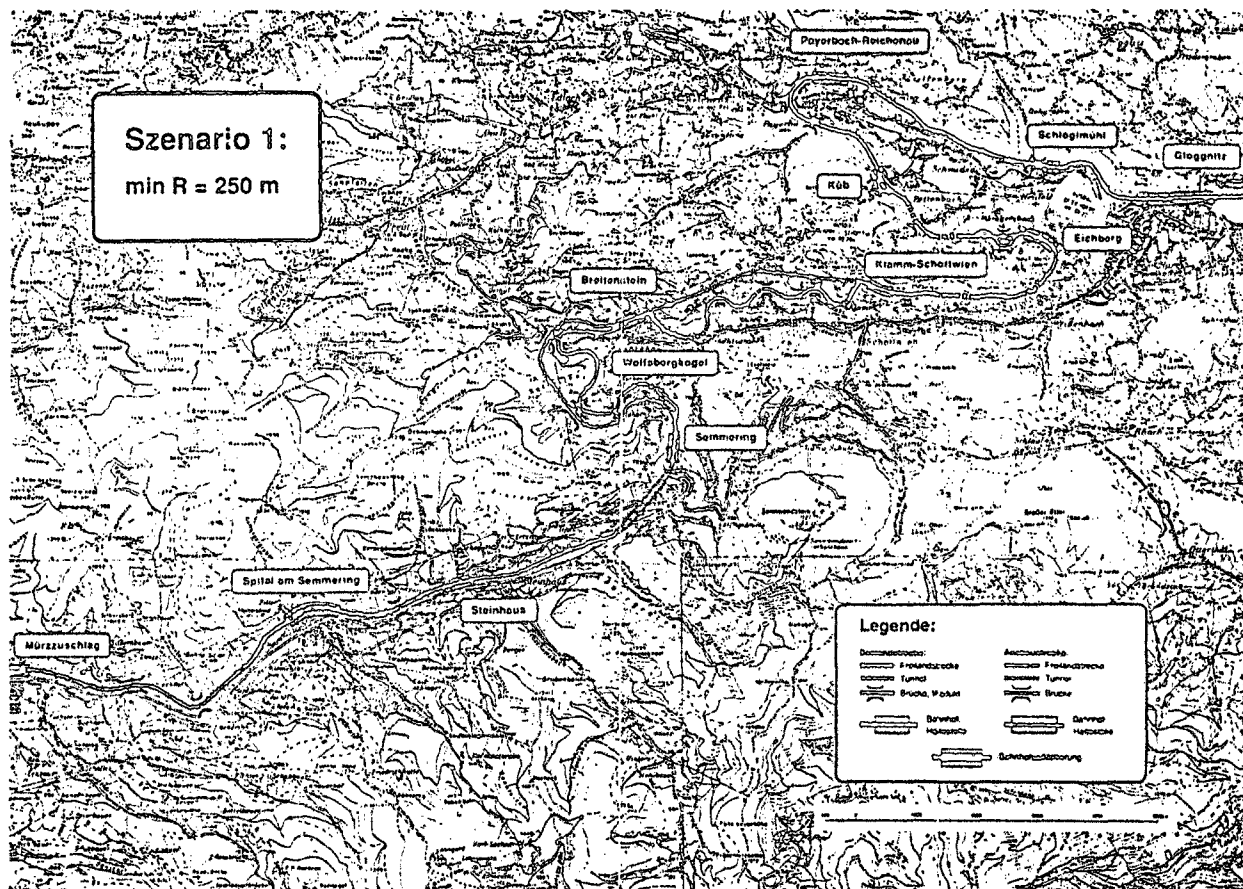
Beim Szenario 1 handelt es sich um einen Ausbau der Semmeringbahn, der u.a. auch einen einwandfreien und sicheren Betrieb mit der "Rollenden Landstraße" gewährleistet. Eine durchgehende Herstellung eines zukunfts-sicheren Lichtraumprofils ist mit diesem Ausbau nicht zu erreichen.

Diese Trassierung würde insgesamt 4 bis 5 Mrd. öS an Investitionsausgaben erfordern.

Szenario "2"

Bei Szenario 2 erfolgt eine Trassierung mit kleinsten Bogenradien von 450 m. Dieser Radius ist gemäß den Richtlinien für Hochleistungsstrecken (HL-Richtlinien) der kleinste bei Ausbauten bzw. Neubauten vorzusehende Radius. Ferner erfolgt die Querschnittsgestaltung gemäß HL-Richtlinien mit einem Gleisabstand von 4,70 m.

Für diesen Ausbau wäre mit geringen Ausnahmen eine komplette Neutrassierung der Strecke inklusive zahlreicher Tunnelneubauten (insgesamt 10 km Länge) und größeren Brücken (insgesamt 1.350 m lang) notwendig.





Bei Realisierung des Szenariums 2 ist neben einer Planungsphase von rund 5 Jahren eine Bauzeit von 15 Jahren zu veranschlagen, da wegen der gegebenen Verhältnisse die Arbeiten nur abschnittsweise durchgeführt werden können.

Ein zeitgemäßer Ausbau der bestehenden Semmeringbahn für den internationalen Mindeststandard einer Hochleistungsstrecke würde 7 bis 8 Mrd. öS an Investitionsausgaben erfordern.

Resümee

Baumaßnahmen müssen bei allen 3 Szenarien neben dem laufenden Betrieb erfolgen, wobei die Streckenleistungsfähigkeit während der Baudauer gravierend verringert wird und mit einer Qualitätsverschlechterung des Zugbetriebes durch unvermeidliche Verspätungen zu rechnen ist. Vor allem bei Szenario 0 wäre während der gesamten Baudauer nur ein abschnittsweiser eingleisiger Betrieb möglich.

Die speziellen Betriebserschwernisse auf der Bergstrecke (z.B. Lokbeigabe mit Vorspannbetrieb, aus Belastungsgründen erforderliche Zugteilungen, erhöhter Erhaltungsaufwand) ergeben sich auch nach Realisierung der genannten Maßnahmen Einschränkungen der Kapazitäten. Ihre Beseitigung erfordert weitere Infrastrukturverbesserungen vor allem im Bahnhof Gloggnitz und im Bereich der Vor- und Nachlaufstrecken.

Die Bahnhöfe der Bergstrecke werden bei allen Szenarien weiterhin bedient. Soweit Linienverbesserungen erfolgen, (Szenarien 1 und 2) werden allerdings die dazwischenliegenden Streckenteile und deren denkmalgeschützte und historisch wertvolle Kunstbauten funktionslos und sind einem anderen Verwendungszweck zuzuführen.

Die Realisierung der Ausbaumaßnahmen erfordert in jedem Fall umfangreiche Bauarbeiten im Landschaftsschutzgebiet, wobei auf Baudauer schwerwiegende Beeinträchtigungen des Fremdenverkehrs zu befürchten sind.

Ein Nachteil aller Szenarien besteht darin, daß die Neigungen der Bergstrecke nahezu unverändert bleiben und die zulässigen Anhängelasten der Züge daher gegenüber dem Bestand praktisch nicht erhöht werden können. Vor allem ist auch weiterhin für Züge über 600 t Anhängelast der betrieblich aufwendige Vorspannbetrieb (max. Anhängelast 1.100 t) erforderlich.

Darüberhinaus ist zu bemerken, daß das u.a. für die Südbahn relevante "Europäische Abkommen über wichtige Internationale Strecken des Kombinierten Verkehrs und damit verbundenen Einrichtungen (AGTC)", das 1991 in Prag unterzeichnet wurde, mit allen 3 Ausbauszenarien noch immer nicht zur Gänze erfüllt wird.

Die Linienverbesserungen der Szenarien 1 und 2 ergeben nur geringe Steigerungen der Streckenhöchstgeschwindigkeiten; es sind daher auch nur geringe Fahrzeitverkürzungen von rund 10 Minuten möglich, die die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn nur unwesentlich verbessern.

Trotz der hohen Investitionserfordernisse bleiben somit bei allen untersuchten Szenarien wesentliche Nachteile der Bergstrecke erhalten.

Auswirkungen auf die "alte Semmeringstrecke"

Die historische Semmeringstrecke wird auch in Zukunft erhalten bleiben. Man muß sich aber bewußt sein, daß das Erscheinungsbild und der historische Charakter dieser denkmalgeschützten Bahn durch das Hinzufügen moderner Brückenbauwerke nicht gewahrt bleiben. Bereits bei Szenario 1 müßte zum Beispiel hinter dem berühmten Viadukt über die Kalte Rinne eine moderne Eisenbahnbrücke gebaut werden. Problematisch ist auch die Durchführung der bei den Szenarien 1 und 2 erforderlichen umfangreichen Bauarbeiten im Landschaftsschutzgebiet.